WERNER FÜRBRINGER

A-l-a-r-m-!-T-a-u-c-h-e-n-!!

Ich bestelle

Weltgeist-Bücher:

An-zahl	Nr.	Titel	Preis
....	....	....	....
....	....	....	....
....	....	....	....
....	....	....	....
....	....	....	....
....	....	....	....
....	....	....	....
....	....	....	....
....	....	....	....
....	....	....	....
....	....	....	....
....	....	....	....

Vor- u. Zuname: ....

Ort: ....

Straße u. Haus-Nr.: ....

Datum: ....

Alarm! Tauchen!!

U-Boot in Kampf und Sturm

Alarm! Tauchen!!

U-Boot in Kampf und Sturm

Von

Werner Fürbringer
Kapitän zur See

Ernst Döglich
Dresden-A. 28
Zaukeroder Str. 8



Mit 20 Aufnahmen

Im Deutschen Verlag · Berlin

131.—150. Tausend

Zum Geleit

Unausgesprochen zwischen den Zeilen dieses von einem erprobten Flandern-U-Boots-Mann bezeichnenderweise erst fünfzehn Jahre nach Kriegsende geschriebenen U-Boots-Buches steht das, worüber wir auch im Kriege unter uns keine Worte machten: das hehre Lied vom bedingungslosen Vertrauen auf den Führer und das eigene Können, von der selbstlosen Hingabe der eigenen Person an das große Ganze, von dem trotzigen Mannesstolz, der lieber sein Leben einsetzen als in den Augen der Kameraden schlapp und unfähig dastehen will, von der tiefinneren Überzeugung, daß der Einsatz der letzten Kraft bitterste Notwendigkeit sei.

Dieser Geist gab den jungen U-Boot-Kommandanten die Kraft, immer und immer wieder hineinzufahren in die feindlichen Minenfelder, hinein in die Sperrbewachung, hinein in die Geleitzüge, in den Hagel der Wasserbomben.

Dieser Geist ließ sie in ihrer Messe lachend ihr Lied singen, das endet: „Wir leben sowieso nicht lange mehr", obwohl sie wußten, daß mancher, der vor kurzem noch mitgesungen hatte, nicht wiedergekehrt war. Dieser Geist verlieh den Besatzungen die Stärke, ruhig am Schalt-

brett zu stehen, wenn auf vierzig Meter Tiefe die Ankertaue der feindlichen Minen an der Bordwand längs schurrten, er half ihnen, unverwandt das Tiefenmanometer am Steuerstand zu beobachten beim näher und näher kommenden Krachen der Wasserbomben, und beseelte sie, als sie im schwer getroffenen Boot in dunkler Winternacht auf dem Grunde des Englischen Kanals, schon bis an die Brust im Wasser stehend, drei Hurras auf Kaiser und Reich ausbrachten.

Wenn eine Welle dieses Geistes in Deinem Herzen eine gleichgestimmte Saite zum Mitschwingen bringt, dann hat dieses Buch den Erfolg erzielt, den ich ihm herzlichst wünsche und den es verdient.

Helsingfors, September 1933

Bartenbach
Kaiserlicher Korvettenkapitän a. D.,
im Kriege Führer der U-Boote Flandern (F. d. U.)

Wetterleuchten

Nur langsam arbeitet sich die „Titania“ vorwärts gegen die unendlichen gelben Fluten, die ihr der Jangtsekiang entgegenwirft. Trotz der enormen Breite dieses gewaltigsten aller chinesischen Flüsse ist das eigentliche Fahrwasser nur eng, oft von heimtückischen Sandbänken durchzogen und nachts vollkommen unbeleuchtet. Unser tiefgehender Transportdampfer kann deswegen nur am Tage fahren und ist auch dann noch ganz auf die Geschicklichkeit der chinesischen Lotsen angewiesen. Das Kreuzergeschwader in Tsingtau hat Oberleutnant Metzenthin von der „Gneisenau“ und mich als ältesten Leutnant von der „Scharnhorst“ beauftragt, mit einem Detachement von fünfzig Mann den Schutz der deutschen Niederlassung in der etwa 1000 Kilometer stromaufwärts liegenden alten Handelsstadt Hankau zu übernehmen. Die chinesische Revolution von 1912 ist ausgebrochen. Bei Hankau hat es zwischen Kaiserlichen und Aufständischen schon blutige Schlachten gegeben, direkt hinter der deutschen Niederlassung. So wird es also Ernst mit unserer Aufgabe, deutsches Ansehen, deutsches Leben, deutsches Vermögen zu schützen. Wir sind begeistert darüber, zugleich aber mächtig gespannt,

wie wirklicher Krieg denn eigentlich aussehen mag. Schon drei Tage fahren wir den Jangtse aufwärts. Als wir am vierten Tage nachmittags die Forts von Kiu-Kiang passieren, der Stadt mit den weltberühmten Porzellanvasen, geht auf einem der Forts ein Flaggensignal hoch. Vergeblich versuchen wir, im internationalen Signalbuch einen Sinn dafür zu finden, und fahren ruhig weiter. Etwa 1000 Meter haben wir das Fort hinter uns, da — ein Aufblitzen, ein Krachen, und schon sausen Granaten knapp über unsere Köpfe hinweg. Instinktiv ducken wir uns alle, die wir auf der Kommandobrücke stehen, unter die Reling: das Fort hat aus etwa fünf Geschützen eine Salve auf uns abgegeben. So erhalten wir unsere Feuertaufe, und ein Täufling lacht über die fixen Duckbewegungen des anderen.

Doch wir sehen, daß die Leute Ernst machen, stoppen deshalb sofort, ankern und versuchen, mit dem flußaufwärts liegenden Kanonenboot „Luchs" und anderen deutschen Schiffen in funkentelegrafische Verbindung zu treten; aber weder „Luchs" noch auch das Kreuzergeschwader ist zu erreichen. Oberleutnant Metzenthin versucht nun an Land mit Hilfe des englischen Konsuls, der hier deutsche Interessen vertritt, zu protestieren. Aber der revolutionäre Fortskommandant stellt sich auf die Hinterbeine, behauptet, wir hätten Munition für die kaiserlichen Truppen an Bord, und will uns die Weiterfahrt nicht gestatten. Endlich gelingt es in der folgenden Nacht, Verbindung mit dem „Luchs" herzustellen. Auf seine Anweisung drohen wir den Chinesen mit Beschießung des Forts durch deutsche Kriegsschiffe, und am nächsten Morgen ist der Weg frei.

Als wir in Hankau ankommen, werden wir von der deutschen Kolonie feierlich empfangen, erfahren aber, daß die Hauptschlacht zwischen Kaiserlichen und Revolutionären schon geschlagen ist. Die Kaiserlichen haben sich zurückgezogen. So werden wir also vom Krieg doch nichts mehr zu sehen kriegen. Auf den Feldern hinter der Stadt liegen von den Gefechten her noch haufenweise Leichen herum. Unsere Posten werden im Dunkeln oft von großen, wilden Hunden angefallen, denen man anmerkt, daß sie schon Menschenfleisch gefressen und weiteren Appetit darauf haben. Wir knallen von den Viechern ab, so viel wir können.

Mit der deutschen Kolonie verkehren wir viel. Ein famoser, frischer Geist herrscht unter den deutschen Kaufleuten hier in Hankau; sie arbeiten unermüdlich von morgens bis abends und haben große Hoffnungen für die Zukunft. Vielleicht widmen sie sich allzu ausschließlich ihrer geschäftlichen Tätigkeit, und der Mensch in ihnen kommt ein bißchen zu kurz. Für fast alle gibt es nur das eine Ziel: möglichst schnell viel Geld zu verdienen, um dann wieder in die Heimat zurückkehren zu können, zurück nach Deutschland.

Die Engländer machen früh Schluß im Geschäft, treiben viel Sport und halten sich dadurch an Leib und Seele gesund. Häufig leben sie schon seit Generationen in China, wollen auch weiter seßhaft bleiben und nehmen

sich Zeit. Jeder, der im geschäftlichen Leben ein schärferes Tempo fährt als sie, ist ihnen natürlich äußerst unbequem!

*

Sechs Monate bleiben wir in Hankau, dann werden wir abgelöst und kehren zurück nach Tsingtau, unserer stolzen, schönen Musterkolonie. Das Geschwader tritt seine Sommerreise an, läuft japanische Häfen an, die Insel Sachalin und ankert in verschiedenen Buchten der ostsibirischen Küste. In der De-Castries-Bucht ist ungeheurer Fischreichtum. Aus einem Bach, der von einem Süßwassersee herkommt, fangen unsere Leute mit bloßen Händen eine ganze Bootsladung von herrlichsten Lachsen, so daß die ganze Besatzung der „Scharnhorst" (zirka 800 Köpfe) sich drei Tage daran satt essen und schließlich keinen Fisch mehr sehen kann. Über die holprigen, ungepflasterten Straßen Wladiwostoks fahren Damen in den feinsten Pariser Toiletten in klapprigen, verschmutzten Wagen mit schnellen kleinen Pferdchen. Das Geschwader ankert in Tschifu, an der nördlichen Schantung-Küste, detachiert aber die „Leipzig" nach Wladiwostok, um dauernd mit dem einzigen nach Europa führenden Kabel in Verbindung zu sein. Seit Agadir ist Spannung in der Luft.

Eines Morgens kommt auf der Reede von Tschifu ein englischer Torpedobootszerstörer in Sicht und hält in höchster Fahrt direkt auf unsere „Scharnhorst" zu. Der wachhabende Offizier ist argwöhnisch und läßt

sofort „Schotten dicht" anschlagen. Tatsächlich scheint der englische Zerstörer zunächst einen Angriff auf uns fahren zu wollen. Dann aber macht er einen großen Bogen, stoppt querab von der „Scharnhorst" und schickt ein Beiboot mit einem Offizier zu uns herüber. Der Admiral des britischen Kreuzergeschwaders läßt den deutschen Admiral einladen, ihn mit der „Scharnhorst" im britischen Kriegshafen Weihaiwei zu besuchen. Unser Admiral nimmt nach kurzer Überlegung an.

Bei hohem Seegang laufen wir in Weihaiwei ein. Ein britischer Offizier wird uns entgegengeschickt, ein Akt besonderer Höflichkeit bei diesem Wetter, und weist uns einen Ankerplatz an, auf dem wir nach der einen Seite das Land mit den Forts haben und nach der anderen Seite einen Halbkreis englischer Kriegsschiffe. Bei der gegenwärtigen Lage keine besonders angenehme Situation. Die Atmosphäre des ganzen Besuches ist höchst merkwürdig. Die beiden Admirale sind viel beisammen und treten nicht besonders in Erscheinung. Die Schiffsbesatzungen treiben viel Sport, bei einer Ruderregatta schlagen unsere beiden deutschen Kutter die acht englischen auf 3000 Meter Rennstrecke um mehrere hundert Meter glatt. Allgemein herrscht bei größter gegenseitiger Höflichkeit ein fühlbarer Unterton von Nervosität. Wir alle wissen, daß das Verhältnis zwischen unseren Ländern gespannt ist, obschon wir nicht gerade an die Möglichkeit eines unmittelbar bevorstehenden Zusammenstoßes denken. Alle Nachrichten, die wir aus der Heimat bekommen, erreichen uns über

die russischen Telegrafenlinien; wir wissen nicht, ob unterwegs nicht etwas aus ihnen entfernt worden ist.

Der Besuch endet ohne Zwischenfall, ja mit freundschaftlichen Gefühlen zwischen deutschen und englischen Offizieren. Später erst erfahren wir, daß die englischen Schiffe und die englischen Forts während der ganzen Dauer unseres Besuchs im Zustande höchster Gefechtsbereitschaft gelegen haben! Unheimlich, zu denken, was geschehen wäre, wenn während unseres Besuches der Krieg ausgebrochen wäre!

*

Japans Kaiser, Mutsuito der Große, ist tot. Um jenem Manne das letzte Geleit zu geben, der sein Reich in kaum mehr als einem Menschenalter aus einem schwachen, mittelalterlichen Lande in eine moderne Großmacht verwandelt hat, der von seinem Volke mit Karl dem Großen verglichen und beinahe wie ein Gott verehrt wird, hat der deutsche Kaiser seinen Bruder, den Prinzen Heinrich, nach dem Fernen Osten entsandt. In Wladiwostok nimmt die „Scharnhorst" den Prinzen, der mit der sibirischen Bahn eingetroffen ist, an Bord, um ihn nach Yokohama zu fahren. Einige von uns jüngeren Offizieren müssen ein paar Herren seines Gefolges unsere Kammern überlassen. Aus Platzmangel haben wir dafür unser Quartier im Mars, einer Plattform auf halber Höhe des Mastes, aufgeschlagen; doch schon in der ersten Nacht der Überfahrt geraten wir in einen schweren Taifun, der im Handumdrehen

die Persenningen, die uns vor Sturm und Regen schützen sollen, in Fetzen reißt. Zerzaust und naß bis auf die Knochen, müssen wir unser Quartier unter Deck, auf den Gängen zwischen den Offizierkammern, aufschlagen. Prinz Heinrich, der von unserem Mißgeschick erfährt, stattet uns am nächsten Morgen, als es ruhig geworden ist, oben in unserer wieder instand gesetzten Behausung einen lustigen Beileidsbesuch ab.

In Yokohama treffen wir mit den anderen Schiffen des Kreuzergeschwaders und einer ganzen Flotte internationaler Kriegsschiffe zusammen. Schon am Tage nach unserer Ankunft ist die offizielle Begräbnisfeier. Sämtliche im Hafen liegenden Kriegsschiffe feuern von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang alle zehn Minuten je einen Trauerschuß ab. Auf dem Bahnsteig, wo wir auf den Sonderzug warten, der die Offiziere der internationalen Flotte zur Begräbnisfeier nach Tokio bringen soll, bemerken wir zu unserem Erstaunen, daß sich die englischen Offiziere, mit denen wir sehr freundschaftlich stehen, ostentativ mit den französischen zusammenstellen. Daß es nicht aus Sympathie geschieht, wissen wir aus mancher eindeutigen Äußerung der englischen Offiziere, die sie über die französischen Offiziere zu uns gemacht haben; es geschieht ohne Zweifel aus Politik. Wir schlagen uns zu unseren liebenswürdigen österreichischen Kameraden ... Die Mächte gruppieren sich schon, wie sie im Weltkrieg gruppiert sein werden, auf diesem Bahnsteig von Yokohama.

Es ist Mitternacht, als wir uns in Tokio auf die für

uns bestimmten Plätze begeben. An beiden Seiten einer unabsehbar langen Hauptstraße bildet eine riesige Menschenmenge schweigend Spalier. Alle Laternen sind schwarz umflort.

In nicht enden wollenden Zügen defilieren Abordnungen von Truppenteilen und Beamten an uns vorbei. Plötzlich wird es unheimlich still. In dieser feierlichen Stille erheben sich irgendwo, fern, fern, kreischende Klagelaute. Woher kommen sie? Aus dem Dunkel tauchen langsam acht schneeweiße Ochsen auf, die einen ungeheuren zweirädrigen Karren ziehen. Auf dem Karren steht ein schwarz lackierter Schrein, der die Leiche des toten Kaisers birgt. Die kreischenden Klagelaute kommen von den unförmigen, mannshohen Holzrädern, die absichtlich nicht geschmiert sind, Holz läuft auf Holz.

Tiefgestellte Pechfackeln geben diesem kontrastreichen Bild in Schwarz und Weiß seltsame Lichteffekte. Jetzt kommen junge Kulis in altjapanischer Tracht, auf den Schultern Stangen, darauf eine Trage mit hochaufgeschichteten weißen Reispyramiden, auch hier alles schwarz-weiß. Dahinter schreiten verschiedene männliche Mitglieder der kaiserlichen Familie, gefolgt von den höchsten Reichsbeamten in Uniform. Der Leichnam wird in einen Tempel überführt, wo er einen Tag ausgestellt bleibt, bevor er endgültig bestattet wird.

In derselben Nacht fahren wir zurück an Bord unserer Schiffe, tief gepackt von dem großartigen Schauspiel. Drei Tage später treffen wir mit dem Prinzen

Heinrich in Tsingtau ein, der von dort aus nach Deutschland zurückfährt.

*

Das Geschwader kreuzt weiter in den asiatischen Gewässern. Im August 1912, beim Einlaufen in Nagasaki, werde ich beim Ankermanöver vorn auf dem Vorschiff länger aufgehalten als gewöhnlich. Inzwischen kommt eine Barkasse längsseit und bringt uns die neuesten Telegramme aus der Heimat. Der Kommandant, der sich noch auf der Kommandobrücke befindet, ruft mir plötzlich zu: „Gratuliere, Fürbringer, Sie sind zur U-Waffe kommandiert.“ Es ist das erstemal, daß ein Offizier vom Kreuzergeschwader zu den U-Booten kommt. In der Offiziersmesse herrscht darüber große Aufregung. Ich selbst weiß nicht, ob die Kommandierung eine Auszeichnung ist oder das Gegenteil. Meine Kameraden beneiden und beglückwünschen mich.

*

Durch Sibirien in die Heimat. Doch vorher noch einen Abstecher ins Innerste Schantungs zum Grabe des Konfuzius und zum Himmelsberg. Das ist ein schroff ansteigender Bergkegel, zu dem eine Treppe mit 2400 Stufen in ungebrochener Linie hinanführt. Die unendliche Reihe der Treppenstufen wird gekrönt durch ein Tor, das von unten ganz klein erscheint, in Wahrheit aber ein mächtiger, stark verfallener Torbogen ist. Man muß sich in der Sänfte hinauftragen lassen, sonst

wackeln einem die Knie, wenn man oben angelangt ist; zwei Träger packen an, vier andere sind zur Ablösung da. Oben angekommen, erblickt man ringsherum Gruppen von vulkanischen Bergen; der Himmelsberg ist der höchste. Ganz andächtig wird es einem dort oben zumute. Es ist, als könne man durchs Tor geradenwegs in den Himmel treten.

Durch das winterlich eintönige Sibirien, wo sich auf den Bahnhöfen überall Menschen der verschiedensten Rassen drängen, geht es über Moskau nach Deutschland. Wir schreiben Dezember 1912; der Balkankrieg hält die Welt in Atem. Von Charbin bis Moskau überholen wir auf fast jeder der größeren Stationen Truppentransportzüge, die nach dem Westen marschieren!

*

Auf dem alten „U 1", auf dem moderneren „U 20" lerne ich die Welt des U-Bootes kennen. Halbflottillenchef Gayer überwacht aufs schärfste den Dienst und forciert energisch die Ausbildung. Er will seine neuen Boote möglichst schnell auf den hohen Ausbildungsstand der älteren eingefahrenen Boote bringen. Wir haben dadurch ein schweres Leben, merken aber, daß wir vorwärts kommen und bald den alten Booten in der militärischen Ausbildung gleich sind. Im Mai 1914 machen wir die Manöver der Hochseeflotte in der Nordsee mit. Da arbeiten wir trotz schwersten Sturms ohne nennenswerte Versager und geben der Führung eine

Idee davon, was im Ernstfall von uns erwartet werden darf.

Mein Jahresurlaub fällt mit der Kieler Woche zusammen. Ich benutze ihn zu einem Aufenthalt im Harz, wo ich mit meiner Mutter in der Oberförsterei Oker bei Harzburg wohne. An einem Sonntagnachmittag, es ist der 28. Juni, gehe ich nach Harzburg, um Zeitungen und Post abzuholen. „Der österreichische Thronfolger ermordet!" Als ich die Nachricht meiner Mutter erzähle, bricht sie zusammen, als ahne sie das Kommende. Ich fahre sofort zurück nach Kiel.

*

In unserer Messe, die auf dem U-Boot-Wohnschiff „Acheron" eingerichtet ist, sprechen wir viel von Krieg. Aber wir glauben noch nicht recht an ihn. Wenn wir uns in diesen Julitagen den Krieg doch ernstlich vorzustellen versuchen, denken wir an einen kurzen, siegreichen Zweifrontenkrieg, in dem unserer Flotte die Rolle zufällt, sich mit der französischen und russischen Flotte auseinanderzusetzen. Da wird von der U-Boot-Inspektion angeordnet, daß sämtliche Offiziere jederzeit direkt oder telefonisch erreichbar sein müssen. Jetzt freilich rechnen wir schon beinahe sicher mit Krieg. Unser Halbflottillenchef, der mit seinen Booten auf alles vorbereitet sein will, läßt von sich aus die Gefechtsköpfe für die Torpedos an Bord nehmen. Eine bestimmte Anzahl von Offizieren muß von jetzt ab auf den Booten selbst schlafen. Das ist in den letzten Julitagen.

Eines Nachmittags ist zufällig der größte Teil der Offiziere der Halbflottille auf „U 20" versammelt, wo ich Wachoffizier bin. Auch Otto Weddigen, Kommandant von „U 9", ist darunter. Eine große Frische geht von diesem jungen Kommandanten aus. Auf einmal ruft Weddigen: „Das Flottenflaggschiff gibt ein Signal. Bitte, lassen Sie das Signalbuch holen, wir wollen mal sehen, was los ist." Die Signale werden aufgeschlagen, sie bedeuten: „Seine Majestät der Kaiser hat verschärfte Sicherung befohlen." Da läuft plötzlich auf den Booten alles wild durcheinander, um jene letzte Bereitschaft herzustellen, die für den Fall der Sicherung vorgesehen ist.

Am späten Nachmittag hält Kapitän Nordmann, Inspekteur des Unterseebootswesens, an Oberdeck des „Acheron" eine kraftvolle Rede. Von nun ab bleiben wir alle an Bord unserer Boote.

In Kiel herrscht große Aufregung. Sämtliche Schiffe haben Signal gesetzt: „Alle Mann an Bord!" und lassen ihre Sirenen heulen, der Lärm ist ohrenbetäubend. Landungsstege und Brücken sind dicht mit begeisterten Menschen besetzt. An einem herrlichen Sommertag läuft die dritte U-Halbflottille von der Acheronbrücke aus. Wo wir vorbeikommen, erhebt sich Jubel. Liebe Freunde und Freundinnen winken uns zu, wann werden wir sie wiedersehen? Wir fahren durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal, überall grenzenlose Begeisterung. In der Frühdämmerung laufen wir die Elbe hinunter, laufen Wilhelmshaven an und steuern am nächsten Nachmittag die Jade hinunter, auf Helgoland zu. In derselben Nacht, auf halbem Wege nach Helgoland, kommt um 10 Uhr 30 Signalspruch vom Führerboot: „Sofort abblenden. Krieg ist ausgebrochen mit Rußland und Frankreich. Englische Schiffe nicht angreifen." Mit gelöschten Lichtern steuern wir Helgoland an. Wir sind im Krieg. Und bald auch im Krieg mit England.

Ein Schlag geht durchs Boot

Gleich am ersten Tage nach Kriegsausbruch werden die U-Boote auf beiden Seiten von Helgoland, nach der Küste zu, in einem Sicherungsgürtel ausgelegt. Jede Stunde können die Engländer kommen. Immer wieder wird „Feind in Sicht" gemeldet, immer wieder falscher Alarm. Der Engländer kommt und kommt nicht. Warum nur? Vor lauter Warten wird alles nervös. Die Unsicherheit, was kommen wird, treibt unsere Spannung immer höher. Alles drängt nach einer Begegnung mit dem Feind. Und sie kommt auch. Aber wie!

Am 28. August liegt „U 20" zur Reparatur in Wilhelmshaven; wir sind im Trubel des nächtlichen Auslaufens vor dem Hafen von Helgoland von einem anderen U-Boot gerammt, aber nicht lebensgefährlich. Mittags, im Kasino, heißt es plötzlich: „Draußen bei Helgoland sind unsere Kreuzer des Sicherungsgürtels im Gefecht mit englischen Schiffen. Die kleinen Kreuzer fordern dringend Unterstützung." — Bei diesigem Wetter haben englische Schlachtkreuzer mit großkalibrigen Kanonen unsere Sicherungslinie aufgerollt! Am Abend erfahren wir die Trauerbotschaft: unsere

kleinen Kreuzer „Mainz", „Köln" und „Amazone", dazu ein Torpedoboot sind vernichtet! Am Morgen sehen wir im Torpedobootshafen einen kleinen Kreuzer mit einem Granattreffer im hintersten Schornstein! Für uns das erste sichtbare Zeichen vom Feind.

Der moralische Eindruck dieses 28. August ist groß. Vier Schiffe verloren, ohne daß es unseren Streitkräften gelungen wäre, auch nur ein einziges Schiff der Engländer zu versenken. Und der Feind hat offenbar Ideen!

Er hat einen Husarenstreich geführt, aber wie scharf muß er vorher beobachtet und gerechnet haben.

*

Die Lehre aus dem 28. August wird für die U-Boote gezogen. Am 3. September wird die 3. U-Boot-Halbflottille nach Emden verlegt. Wenn der Feind noch einmal in die Deutsche Bucht einbricht, soll sie ihn in der Flanke fassen. Ich habe es in Emden besonders gut, wohne bei meinem Onkel, Oberbürgermeister der Stadt, dem schon zu seinen Lebzeiten ein Denkmal errichtet wurde. Eine Zeit fleißigster Tauch- und Schießübungen beginnt. Gayer läßt kein Boot auslaufen, das er nicht vorher selber auf seine Tauch- und Schießleistungen aufs schärfste geprüft hat. Jeder Kommandant, der ausläuft, hat nun die Gewißheit, daß er Erfolge am Feind erzielen kann.

*

Endlich ist „U 20" repariert und liegt in Helgoland. Es ist abends, wir sitzen an Bord in der Messe, vor einem riesigen Hummer, den uns Fischer spottbillig überlassen haben. Da klopft es an der Tür, eine Ordonnanz des Halbflottillenchefs überreicht unserem Kommandanten ein geschlossenes Kuvert. Er öffnet es: „U 20" soll, noch in derselben Nacht, nach dem Firth of Forth, an der Ostküste Schottlands, auslaufen, so tief wie möglich in diese Bucht eindringen und etwa vorhandene englische Kriegsschiffe angreifen. „U 21" hat dieselbe Aufgabe.

Wir laufen aus in dunkler Nacht. Kaum stecken wir die Nase um die Westecke der Insel, umfängt uns schwerer Nordweststurm und überflutet das ganze Boot mit einer See nach der andern, der Hummer ist schnell wieder von Bord gegeben. Quer über die Nordsee, in langsamer Fahrt gegen den Sturm, geht es hinauf zum Firth of Forth.

Mit „U 21", das schon vor uns ausgelaufen ist, sind wir nicht in Signalverbindung. Jeder soll für sich arbeiten, so gut er kann. Der Sturm läßt nach, wir haben die Folgen der Seekrankheit überwunden, gehen mit der Fahrt hoch, und in fünfzig Stunden haben wir die schottische Ostküste ohne Zwischenfall erreicht.

Vor dem Firth of Forth untertauchen wir eine dichte Sicherungslinie von bewaffneten Fischdampfern, und in getauchtem Zustande, da wir auf der hohen Küste ringsum Beobachtungsstationen vermuten, stoßen wir in die Bucht selbst vor. Beim Eintritt der Dunkelheit

wollen wir wieder bei der Einfahrt zur Bucht stehen und unsere leergefahrene Batterie aufladen. Wir sind noch in der Idee befangen, daß ein U-Boot bei Nacht leicht in gefährliche Situationen kommen kann, weil das Tauchmanöver zu lange dauert, um einem überraschend auftretenden Gegner rechtzeitig unter Wasser ausweichen zu können. So laufen wir einige Tage lang bei Nacht immer bis zum Eingang der Bucht und tauchen bei der dem Firth of Forth vorgelagerten Insel May auf. Kriegsschiffe kommen nicht in Sicht.

*

In einer dieser Nächte kommt plötzlich ganz dicht neben uns ein Fahrzeug in Sicht. Ich habe Wache und will gerade Tauchalarm machen, da erkenne ich in dem Fahrzeug „U 21". Ich rufe es mit Megaphon an, und wir klönen eine Weile zusammen: „Hallo, U 21, wieviel habt ihr schon umgelegt?" — „Wir haben überhaupt noch keinen Schwanz gesehen!" — „Wie lange wollt ihr hier noch rumlungern?" — „Solange wir uns bei den Beefs genügend unbeliebt gemacht haben", ruft „U 21". Ein Bewacher kommt in Sicht, die Unterhaltung mit Hersings Boot wird abgebrochen, wir laufen auseinander, und langsam verschwindet „U 21" wieder. Wir wollen nur noch einen Tag für die Unternehmung im Firth of Forth verwenden, aber einen besonders tiefen Vorstoß machen. Längeres Lauern erscheint zwecklos.

*

Noch bei Dunkelheit laufen wir über Wasser in den Forth und stehen bei Morgengrauen schon tief in der Bucht. Nach unseren Feststellungen benutzen die feindlichen Zerstörer gerade diese Zeit zu Patrouillenfahrten. Wir gehen deshalb unter Wasser und laufen langsam immer tiefer in die Bucht hinein.

Gegen 9 Uhr ruft der Kommandant in die Zentrale: „Rechts voraus englische Torpedoboote!“ Ich muß in den Turm kommen und mir die Boote durchs Sehrohr ansehen. Noch etwa 3000 Meter von uns ab hält eine breite Linie von Torpedobooten direkt auf uns zu. Sie suchen anscheinend nach U-Booten! Da wir jetzt bald in die Nähe von flacherem Wasser kommen, das sich nicht mehr zur Tauchfahrt eignet, beschließt der Kommandant kehrtzumachen. Die Torpedoboote sind inzwischen dicht an uns herangekommen; sie sind zu klein, um eine Angriffsmöglichkeit zu bieten. Wir weichen auf 25 Meter aus und beginnen mit ganz langsamer Fahrt aus der Bucht hinauszulaufen. Kurz nach Erreichung dieser Tiefe hören wir die Torpedoboote herankommen. Ihre Schraubengeräusche werden stärker und stärker, zwischen dem Schlagen der Schrauben hören wir jetzt auch ein scharfes Surren, das anscheinend von Suchleinen herrührt, die sie zwischen den einzelnen Booten schleppen, aber es passiert uns nichts. Die Geräusche klingen langsam ab und verschwinden dann ganz. Nachmittags um fünf Uhr geht auf einmal ein kurzer, scharfer Schlag durchs ganze Boot. Was ist das? Wir untersuchen das Boot, nichts. Wir gehen auf Sehrohrtiefe. In weiter

Ferne die Torpedoboote, sonst nichts! Der Ursprung dieses Schlages ist uns ein Rätsel.

*

Wir setzen unsere Unterwasserfahrt fort und treten noch in der Nacht den Rückmarsch an. Bei Tage laufen wir in Helgoland ein, von der hohen Insel sind wir schon auf große Entfernung gesichtet und gemeldet worden. Offiziere der Flottille und dichtgedrängte Mannschaften empfangen uns erwartungsvoll an der Anlegestelle. Schon von weitem rufen sie uns zu: „Was habt ihr erledigt?“ Wir antworteten mit Achselzucken.

„U 21“ sehen wir bereits im Hafen liegen und hören nun, daß es im Firth of Forth, dicht am Ausgang der Bucht, den englischen Kreuzer „Pathfinder“ zu fassen gekriegt und versenkt hat. Jetzt löst sich auch das Rätsel des merkwürdigen Schlages: das Geräusch, das wir gehört haben, ist Hersings glücklicher Torpedoschuß gewesen. Wir hatten zu der Zeit des Schusses einen Abstand von 15 Kilometer von „U 21“ gehabt, und doch hatte es uns geschienen, als ob etwas ganz dicht neben uns passiert wäre, so gewaltig war die Explosion gewesen.

*

Anfang Oktober bekommt „U 20“ Befehl, im Englischen Kanal vor Boulogne kanadische Truppentransporte zu erwarten und anzugreifen. Es gelingt uns, das Gebiet zwischen Themsemündung und flandrischer Küste, das von den Engländern frisch mit Minen ver-

feucht ist, unbeschadet zu durchbrechen. Wir freuen uns dieses Erfolges und gehen nun mit Begeisterung an unsere eigentliche Aufgabe. Aber der Hafen von Boulogne ist wie verödet, von irgendwelchen Truppentransporten keine Spur. So liegen wir hier mehrere Tage umsonst in Wartestellung und versuchen es dann vor Cherbourg. Als wir auch dort keine Anzeichen von Truppenlandungen finden, laufen wir rüber zur englischen Seite des Kanals. Aber je weiter nördlich wir kommen, desto schlechter werden die Sichtverhältnisse, es wird immer diesiger.

Nach unserer Berechnung müßten wir schon dicht an der Küste bei Portsmouth stehen, aber von der Küste ist noch nichts zu erkennen. Wir stoppen deshalb und sind gerade mit Loten der Wassertiefe beschäftigt, als aus dem Dunst in etwa 2000 bis 3000 Meter Abstand ein großer englischer Zerstörer in Sicht kommt. Es ist nachmittags fünf Uhr. Der Zerstörer hat uns noch nicht gesehen, oder aber er hält uns für ein englisches U-Boot. Der Kommandant befiehlt geistesgegenwärtig: „Ganz langsam einsteigen!" Er will englisches U-Boot markieren und hofft damit den Feind täuschen zu können. Gleichzeitig drehen wir dem Zerstörer ganz langsam unser Heck zu, um von ihm wegzukommen. Alle Mannschaften sind schon eingestiegen. Der Kommandant und ich sind gerade dabei, ebenfalls runterzuklettern, und freuen uns schon, daß unsere List gelungen scheint, aber da ist dem Zerstörer offenbar unser Abdrehen doch verdächtig geworden. Er dreht schnell direkt auf uns zu und

geht auf höchste Fahrt. Wir sehen den weißen Gischt an seinem Bug, lassen uns in den Turm fallen und schreien in die Zentrale: „Tauchen so schnell wie möglich!" Und jetzt beginnt ein Wettrennen; wer wird schneller sein, der Zerstörer in seiner Fahrt auf uns oder wir mit unserem Tauchmanöver? Augenblicke höchster Spannung. Wir hören Detonationen und sehen durch die Turmfenster Granaten um uns herum einschlagen. „So schnell wie möglich runter!" ruft der Kommandant immer wieder in die Zentrale. Und als wir gerade auf zehn Meter Tiefe angelangt sind, hören wir über uns das wahnsinnige Gemahle der Schrauben des Zerstörers hinwegbrausen. Das ganze Boot dröhnt. Das Tauchmanöver ist um Sekunden schneller gewesen als der Zerstörer. Wir waren schon darauf vorbereitet, doch noch von ihm gefaßt zu werden.

Die Mannschaft hat die Schwere der Situation nicht erkannt. Das Bild des mit ungeheurer Geschwindigkeit auf uns zukommenden Zerstörers hat sie nicht gesehen. Wir aber haben dieses Anfangsbild mit uns in die Tiefe genommen und uns im Geiste vorgestellt, wie es sich weiterentwickeln könnte. Um Haaresbreite klargeschlippt!

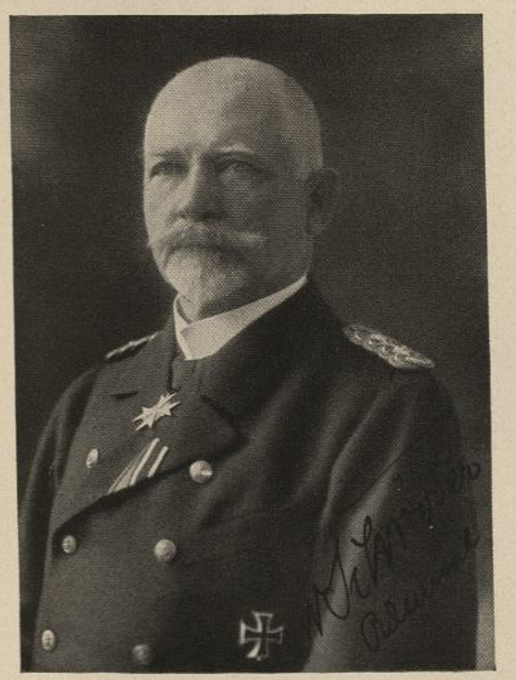
*

Der Kommandant entschließt sich nach Beratung mit den Offizieren und dem Steuermann, den Rückweg nicht durch den Kanal, sondern um England herum zu nehmen. Wir haben Öl genug, und bei dem dicken Nebel, der

inzwischen aufgekommen ist, wäre die Fahrt durch die Doverstraße und die Minensperre zu schwierig. Vielleicht winkt uns um England herum mehr Glück als im Kanal. Wir nehmen Kurs nach Westen, steuern zuerst Lizzardhead an und fahren dann weiter nach Landsend. Dann geht der Marsch an der irischen Küste hinauf nach Norden. An der Nordecke Irlands bekommen wir Sturm aus Nordwest. Er flaut bald wieder ab, doch haben wir noch Tage danach haushohe Dünung.

Als wir in die Nähe der Südküste der Hebriden kommen, leidet unsere Sicht unter starken Regenböen, die wie Vorhänge Teile des Horizontes abdecken. Plötzlich, es ist am Nachmittag, sichten wir die Masten mehrerer Kriegsschiffe, deren Kurs zunächst nicht ersichtlich ist. Wir tauchen sofort, um nicht gesichtet zu werden und um uns die Angriffschancen nicht nehmen zu lassen. Aber das Boot ist in der enormen Dünung auf der Angriffstiefe von zehn Meter nicht zu halten, immer wieder wird es von der See heraus an die Oberfläche geschlagen — wir sind einfach machtlos!

Außerdem haben wir infolge der Regenböen die Schiffe so spät gesichtet, daß wir bereits achterlich von ihnen stehen und deshalb nicht mehr angreifen können. Wir passieren die Schiffe! Es sind, wie der Kommandant sagt, moderne Schlachtschiffe oder Schlachtkreuzer; ein Anblick, wie ihn so leicht kein deutscher U-Boot-Kommandant wieder haben wird! Die Engländer fühlen sich hier anscheinend so allein, daß sie ihr Geschwader nicht einmal durch Zerstörer gesichert haben. Und wir können

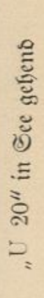


Dem Oberleutnant zur See Fürbringer von dem U-Boots Flottillen Flandern zu dankbarer Anerkennung seiner ausgezeichneten Dienste vor dem Feinde zur freundlichen Erinnerung 1915/16

v. Schröder
Kommand. Admiral des Marinekorps.

Brügge, 17 Sept 1916

fortem fortuna adjuvat!



„U 20" in See gehend

ausgerechnet dieses Geschwader nicht angreifen. Eine ungeheure Chance geht uns verloren. Wir sind alle sehr geknickt.

Nach etwa zwei Stunden verlieren wir die Schiffe aus Sicht, und der Rückmarsch nimmt seinen Fortgang, oben um England herum, dann nach Jütland. Die Backbordmaschine ist unklar geworden, wir haben auch, auf unerklärliche Weise, Treibölverluste gehabt und kriechen nur noch mit allerlangsamster Fahrt durch die See. Elf Tage nach unserem Auslaufen erreichen wir Helgoland. Unsere Marschleistung wird bewundert, aber damit ist uns nicht geholfen, die Erfolglosigkeit unserer Fahrt wurmt uns schwer.

*

Wir bekommen einen neuen Kommandanten, Kapitänleutnant Schwieger. Es ist kurz vor Weihnachten, wir liegen in Emden. Am 23. Dezember kommt die Nachricht, die Engländer würden versuchen, die Weihnachtsstimmung der Deutschen für einen Erfolg auszunutzen. Am 24. mittags erhalten wir den Befehl zum sofortigen Auslaufen. Wir sollen in Wartestellung gehen auf eine Position, die etwa 20 Meilen nördlich von der Emsmündung liegt. Bei einem eventuellen Versuch, in die Deutsche Bucht einzudringen, werden die Engländer mit größter Wahrscheinlichkeit diesen Punkt passieren.

Es ist ein bitterkalter Tag, wir schimpfen Mord und Brand über das Auslaufen und über die Engländer. Unsere Weihnachtspost und Weihnachtspakete sind schon

eingetroffen, so daß wir die wenigstens mit rausnehmen können. Schnell besorgen wir noch ein Weihnachtsbäumchen. Der Halbflottillenchef begleitet uns, wie jedes auslaufende Boot, persönlich bis nach Borkum. Als wir die dort ausliegende Minensperre passiert haben, winkt uns Gayer noch einmal von der Brücke seines Torpedobootes aus zu und läßt gleichzeitig Winkspruch geben: „Frohes Weihnachtsfest, aber gut auf Engländer aufpassen!" Nach zwei Stunden sind wir draußen auf unserer Position, ventilieren das Boot kräftig durch und tauchen dann, um uns für die Nacht auf Grund zu legen. Gegen fünf Uhr nachmittags liegen wir auf 21 Meter auf weichem Sand und ganz ebenem Kiel auf Grund. Alles wird jetzt zur Weihnachtsfeier vorbereitet.

Kurz vor sechs Uhr, der offiziellen Essenszeit, versammelt Schwieger die gesamte Mannschaft im Mannschaftsraum, wo die Unteroffiziere inzwischen den kleinen Weihnachtsbaum mit elektrischen Lampen geschmückt haben. Die Mannschaft hat eine Weihnachtskapelle gebildet, bestehend aus einem Seemannsklavier (Ziehharmonika), einer Geige und einer Mundharmonika. Der Kommandant gedenkt in kurzer Ansprache der Angehörigen zu Hause und der Kameraden an der Front, die zur selben Stunde das Weihnachtsfest feiern. Dann spricht er vom großen Ziel, dem Sieg des Vaterlandes. Wir singen Weihnachtslieder, jeder Mann bekommt einen kräftigen Schuß Rum in den Tee, so daß das ganze Boot weihnachtlich duftet und alles in fröhlicher Stimmung ist.

Schon frühzeitig legen wir uns schlafen, denn der Kommandant hat bereits für drei Uhr morgens Auftauchen angesetzt, um noch vor Tagesgrauen für alle Fälle die Batterie ganz aufladen zu können. Zur angesetzten Zeit tauchen wir auf, gehen kurz vor Morgengrauen wieder unter Wasser und patrouillieren nun auf unserer Position auf und ab. Um 9,15 Uhr befiehlt Schwieger: „Klar zum Auftauchen!" Aber wenige Sekunden später ruft er: „Halt mal. Noch nicht auftauchen, ich sehe was", und dann: „Scheinbar zwei englische Zerstörer." Ich frage aus der Zentrale: „Kommen die Zerstörer auf uns zu, und ist sonst noch was zu sehen?" Darauf Schwieger: „Hinter den beiden Zerstörern kommt jetzt auch ein kleiner Kreuzer in Sicht. Wenn sie Kurs durchhalten, können wir zum Schuß kommen." Nun kommen in schneller Folge die Kommandos:

„Erstes Rohr bewässern!"

„Mündungsklappe auf!"

„Ausstoßpatrone 35 Kilogramm füllt!"

„Erstes Rohr fertig!"

Schwieger ruft herunter: „Kreuzer läuft sehr hohe Fahrt." Der Kreuzer kommt jetzt direkt auf uns zu. Schwieger läßt noch ein zweites Torpedorohr fertigmachen und hat schon „Achtung!" gerufen, aber wenige Sekunden später ertönt schon Kommando: „Fertig zurück, Kreuzer hat eben hart abgedreht." Ob er uns bemerkt hat oder seine normalen Zickzackkurse fährt, ist nicht festzustellen. Jedenfalls läuft er mit ebenso hoher Geschwindigkeit, wie er herangelaufen ist, wieder ab, bei

seinem ablaufenden Kurse besteht keine Möglichkeit mehr, einen Torpedo hinterherzuschießen.

Wir lassen die Ohren hängen, wie sehr hatten wir auf einen fetten Braten gehofft, den wir dem deutschen Volke auf den Weihnachtstisch legen konnten. Ziemlich geknickt patrouillieren wir dann befehlsgemäß bis zum Nachmittag weiter unter Wasser, immer noch in der Hoffnung, den Kreuzer oder andere englische Schiffe zu sichten — aber umsonst.

Am übernächsten Morgen bekommen wir funkentelegrafisch Befehl, sofort in Emden einzulaufen. Dort erfahren wir, daß die Engländer einen großen Fliegerangriff auf verschiedene Stellen der Deutschen Bucht angesetzt haben, aber überall abgeschmiert sind.

*

Bald nach Weihnachten sollen wir in die Irische See vorstoßen, vorher aber Zeebrügge oder Ostende anlaufen, die inzwischen in deutsche Hand gefallen sind. Beim Marinekorps in Brügge sollen wir uns neueste Informationen über die englischen Sperren vor und in der Doverstraße verschaffen.

Wir laufen aus, erreichen die belgische Küste in der Nähe von Blankenberghe, setzen uns in Verbindung mit der Marinesignalstation und melden unsere Ankunft. Wir erhalten Anweisung, mit dem Boot rauf nach Brügge zu laufen und unsere Informationen direkt beim Generalkommando des Marinekorps einzuholen. Desto besser! Ein kleiner Hafenschlepper bringt uns

einen Lotsen, der uns durch den bei Zeebrügge mündenden Kanal nach Brügge führt. Die Stadt liegt im Dunkeln; man erwartet jede Minute Fliegerangriffe.

Erst am nächsten Tage haben wir einen Eindruck von dieser verträumten Stadt. Das Straßenbild mit der Unzahl von Feldgrauen und dumpfes fernes Rollen läßt uns die Nähe der Front spüren. Unsere Informationen haben wir schnell eingeholt, aber nun stellt sich noch ein Schaden an der Dieselmaschine heraus, der uns zwingt, auch noch Ostende anzulaufen, wo sich eine Reparaturstelle befindet. Unser Erscheinen erregt dort großes Aufsehen. Die Stadt wimmelt von Soldaten und Offizieren, die hier nach schweren Kämpfen in Ruhestellung liegen und sich nun über unser „U 20" ergießen. Wir tun für die braven Feldgrauen, was wir können, richten einen besonderen Besichtigungsdienst ein und lassen Hunderte und aber Hunderte durch unsere Röhre kriechen. Das glauben wir ihnen schuldig zu sein, so anstrengend dieser Dienst auch für unsere Leute ist.

Währenddessen sitze ich mit dem Kommandanten und dem Leitenden Ingenieur in der Kajüte. Es klopft an die Tür, und herein tritt ein von oben bis unten gänzlich verdreckter Musketier. Er bittet, Oberleutnant Fürbringer sprechen zu dürfen. Ich sehe mir den verkommenen Kerl an, dann habe ich ihn schon umarmt. Es ist mein zweitältester Bruder, der Maler, Gefreiter in einem Infanterieregiment, der rein zufällig ein U-Boot einlaufen sah und gleich festzustellen versuchte, ob ich an Bord sei. Er hat schwerste Zeiten hinter sich, der arme

Kerl, hat die Angriffe bei Ypern mit dem Freiwilligenregiment mitgemacht, ist aber mit einem Schuß durch die linke Hand davongekommen. Als Künstler hat er diese Tage doppelt schwer empfunden, da muß ein ordentlicher Schluck ihm wieder auf die Beine helfen. Wir verabreden uns für den Abend zum Essen im Offizierkasino, und es gelingt mir, ihn mal richtig wieder in frohe Stimmung zu bringen.

Der Zufall bringt mich mit dem Kompaniechef meines Bruders zusammen, er ist mit seinen Leistungen sehr zufrieden und verspricht, ihn bald zur Offiziersausbildung nach Deutschland zu schicken. Noch ein paar frohe Tage verleben wir zusammen in Ostende, da die Reparatur des Dieselmotors doch länger dauert. Es ist das vorletzte Mal, daß ich mit dem lieben Jungen zusammen war. Noch zweimal wurde er verwundet, dann konnte er seinem Geschick nicht mehr entrinnen und fiel in heldenhafter Klarheit über das Unabwendbare am Tage der Skagerrakschlacht beim „Toten Mann" vor der Festung Verdun.

*

Endlich können wir unseren Weitermarsch nach Westen fortsetzen. Wir laufen bis dicht vor die Straße Dover—Calais, dann tauchen wir. Bei der unsichtigen Wetterlage fürchten wir, im aufgetauchten Zustand überrascht zu werden und dann nicht mehr rechtzeitig unter Wasser zu kommen. Tatsächlich kommen ein paar große englische Zerstörer in Sicht. Das Wetter wird dann klarer, wir wollen auftauchen, aber dazu müssen wir erst Abstand

von den Zerstörern gewinnen, so fahren wir, 20 Meter unter Wasser, mit großer Fahrt in Richtung auf die französische Küste zu: wir glauben in der Mitte des Kanals zu sein, aber da stoßen wir schon derart heftig auf felsigen Grund, daß einige von uns vom Anprall einfach umgeworfen werden. Schwieger fragt ganz ruhig aus dem Turm: „Was ist los?" Ich versuche ebenso ruhig zu antworten: „Wir müssen aufgebrummt sein, Herr Kapitänleutnant." Unser Boot, das wir eigentlich für leckgeschlagen halten, zeigt plötzlich die Tendenz, an die Oberfläche zu kommen. Schwieger stoppt zunächst die Maschinen, geht dann aber sofort wieder an, als er sieht, daß das Boot sich hebt und Gefahr läuft, an die Oberfläche zu kommen. Obwohl wir unsere Reglertanks sofort nachfluten, um das Boot unten zu halten, durchbricht es wenige Augenblicke später die Oberfläche. Schwieger öffnet sofort das Turmluk und ruft herunter: „Donnerwetter, Fürbringer, sehen Sie mal, wir sind direkt unter den Felsen von Gris Nez." Gottlob sind keine Zerstörer und Bewacher in der Nähe, die uns angreifen könnten, und so können wir in aller Ruhe wieder abhalten von der Küste.

Es gelingt uns, wieder zu tauchen und das Boot einzusteuern, ohne daß wir die Ursache seines Hochkommens ergründet hätten. Merkwürdigerweise müssen wir, um das Boot wieder in tauchklaren Zustand zu bringen, den Regler wieder um etwa 3 Tonnen fluten. Was im Augenblick des Aufbrummens eigentlich geschehen war, bleibt uns zunächst ein Rätsel.

Wir steuern gegen die Mitte des Kanals, der ohne jeden Verkehr ist, und fahren glatt durch nach Westen, greifen vor Liverpool einen Transporter an und versenken ihn, ebenso einen weiteren im Nordkanal, dann treten wir durch den Südausgang der Irischen See den Heimweg an.

Im Englischen Kanal begegnen wir in der vorletzten Nacht der Unternehmung einem vollständig abgeblendeten Dampfer. Pechschwarz und unheimlich wälzt sich der dicke Kerl heran, nur seine Bugsee leuchtet grellweiß auf. Er läuft offenbar direkt von England nach Le Havre. Es muß ein Truppen- oder Materialtransportdampfer sein, und Schwieger gibt Befehl zum Überwasserangriff. Der erste Überwassernachtangriff eines U-Bootes im Weltkrieg!

Mit wunderbarer Ruhe und Selbstverständlichkeit fährt Schwieger den Anlauf. Seine Kommandos gibt er genau so ruhig wie bei den Übungen auf der Ems. Sobald „Torpedo fertig!" gemeldet ist, läuft Schwieger mit hoher Fahrt auf den Dampfer zu, gibt dann noch ein paar Kommandos, und schon jagt aus 300 Meter Abstand der Torpedo mit gurgelndem Aufbrummen auf den Dampfer los. In wenigen Sekunden hat er sein Ziel erreicht und detoniert mit ungeheurer Explosion; der Dampfer wird in Atome zerfetzt, so daß die Sprengstücke nur so auf unser Deck hageln. Ich stehe neben Schwieger auf dem Turm. Wir ducken uns unwillkürlich. Von der aufgeworfenen Wassersäule, unter der wir direkt durchfahren müssen, werden wir klatschnaß. Zwanzig

Sekunden nach der Explosion ist vom Dampfer nichts mehr zu sehen, nur Ölflecke und hölzerne Wrackteile bezeichnen die Untergangsstelle. Jedes menschliche Wesen, das sich an Bord befand, muß in wenigen Sekunden vernichtet worden sein.

Die Fahrt geht dann weiter durch die Straße Dover—Calais. Wir müssen wieder Ostende ansteuern, um uns die neuesten Nachrichten über die englischen Sperren im Hoofdengebiet zu verschaffen. Als wir in Ostende einlaufen, ruft uns ein Soldat, der uns beim Festmachen helfen soll und unsere Bootsnummer gesehen hat, zu: „Was wollt ihr denn eigentlich noch? ‚U 20' ist doch längst erledigt!" Wir gucken uns an und lachen. Was will der Kerl, der scheint wohl schon leicht verblödet zu sein auf seinem Pöstchen? Wir hören dann aber, daß der deutsche Pressedienst auf englische Meldungen hin veröffentlicht hat, „U 20" sei von den Engländern vernichtet worden. Nun wird klargestellt, daß die Engländer „U 20" und „U 12" verwechselt haben und daß letzteres tatsächlich vernichtet ist. Das Marinekorps übernimmt es, unsere Angehörigen sofort telegrafisch davon in Kenntnis zu setzen, daß wir alle gesund und am Leben sind. Bei unserer Ankunft in Emden werden wir, die wir schon aufgegeben waren und nun noch so schöne Erfolge mitbringen, von der ganzen Flottille stürmisch begrüßt.

*

Wenige Wochen später machen wir mit Schwieger eine weitere Unternehmung, diesmal ist unser Operations-

gebiet die Gegend von Le Havre. Wir legen in kurzer Zeit im Unterwasserangriff zwei größere Dampfer um.

Eines Nachmittags kommt von England herüber ein großer Lazarettdampfer mit Kurs auf Le Havre. Er kommt direkt auf uns zu, und Schwieger beschließt, ihn mal scharf unter die Lupe zu nehmen, da wir seit einiger Zeit vermuten, daß die Engländer Mißbrauch mit ihren Lazarettdampfern treiben. Schwieger läßt ihn ganz dicht an uns herankommen und ruft: „Fürbringer, mal schnell in den Turm kommen." Ich muß durchs Sehrohr gucken und mir den Lazarettdampfer ansehen. Ich traue meinen Augen kaum: an der ganzen Reling entlang wimmelt es von dichtgedrängten englischen Soldaten. „Sie haben es doch einwandfrei gesehen, Fürbringer?" fragt mich Schwieger. „Jawohl, einwandfrei, Herr Kapitänleutnant!" antworte ich. „Dann Angriff, Heckrohr beschleunigt fertigmachen, hart Steuerbord!" ruft Schwieger. Wir müssen uns mächtig beeilen, um zum Schuß zu kommen, aber es gelingt doch noch gerade, wenn auch aus ganz achterlicher Position. Leider ist Torpedo Fehlschuß, und Schwieger ist tief geknickt, daß er gerade in diesem wichtigen Fall, wo er den Engländern Mißbrauch von Lazarettschiffen so klar hätte nachweisen können, vorbeigeschossen hat.

Aber schon am nächsten Morgen werden wir für diesen kleinen Mißerfolg entschädigt; direkt vor der Einfahrt von Le Havre versenken wir einen ganz feisten Engländer. Am Nachmittag desselben Tages laufen wir unter Wasser von Le Havre ab, wir wollen den Rückmarsch antreten, weil der Ölvorrat zur Neige geht. Wir halten uns ziemlich dicht unter der Steilküste von Cap Antifer, das wir möglichst kurz runden wollen, um schnell auf unseren Rückmarschkurs zu kommen. Um bei dem hier sehr stark laufenden Gezeitenstrom besser navigieren zu können, fahren wir auf Sehrohrtiefe. Schwieger steht am Sehrohr. Plötzlich hören wir etwas von außen gegen den Turm schlagen. Der Leitende Ingenieur und ich sehen uns an: „Was ist los?" Da bekommt das Boot ganz unerwartet eine Neigung nach achtern, und der vordere Tiefensteuerer meldet: „Boot läßt sich nicht mehr steuern." Gerade will ich Meldung an den Kommandanten machen, da ruft er schon: „Beide Maschinen stopp, Fürbringer in den Turm." Ich klettere hoch, und Schwieger zeigt mir zwei mittelgroße Bojen, die etwa fünf Meter hinter dem Sehrohr mit uns schwimmen. Wir öffnen die Blenden vor den Turmfenstern und sehen nun die Bescherung: wir sitzen gefangen im Netz.

Gleichzeitig sehen wir jetzt auch zwei französische Torpedoboote, von Le Havre kommend, auf uns zuhalten. Auf die haben wir gerade noch gewartet. Keine Sekunde Zeit läßt Schwieger verstreichen, sofort ist sein Entschluß gefaßt, er muß mit uns ein Manöver wagen, das wir noch nie geübt haben und von dem wir auch nicht wissen, wie sich das Boot überhaupt dabei verhält. Er muß mit dem Boot unter Wasser rückwärts fahren. Die Maschinen springen an mit halber Fahrt zurück, das Boot neigt sich hinten tief hinunter, sofort wird „Alle Mann voraus!"

befohlen, und die Leute krabbeln mühselig zum Vorschiff hinan.

Kaum sind die Leute im Vorschiff angelangt, da bekommt das Boot Neigung nach vorn, und die Leute müssen wieder zum Achterschiff raufklettern. So geht es ein paarmal hin und her, die Neigungen werden immer schlimmer, das Boot wird immer unruhiger, schließlich sausen wir nur noch in wüsten Schlangenlinien zwischen fünfzehn und dreißig Meter rauf und runter. Dazwischen ein paarmal dröhnend laut die Schraubengeräusche der über uns wegfahrenden Torpedoboote, die uns zweifellos an den Bewegungen der von uns mitgenommenen Bojen erkannt haben.

Gottlob sind wir alle so ganz damit beschäftigt, das Boot unter der Wasseroberfläche zu halten, daß wir uns um die Schraubengeräusche nicht kümmern können. Zwanzig Minuten etwa turnt das Boot so rauf und runter, da plötzlich ist es nicht mehr zu halten, bekommt ganz steile Neigung nach achtern und schießt in die Tiefe. Bei 37 Meter haut es mit dem Hauptruder und den Schrauben direkt auf den Grund, daß wir alle durcheinanderfliegen und mit Wassereinbruch im Heckraum rechnen. Aber es ist nichts passiert, und das Boot hat sich inzwischen mit leichtem Bums auf ebenen Kiel gelegt.

Gleich klettere ich rauf zu Schwieger in den Turm. Er ist ruhig und zuversichtlich, rechnet damit, daß die letzte plötzliche Achterlastigkeit durch Losreißen des Netzes vom Boot entstanden ist und wir nur noch ganz

kurze Zeit weiter zurückgehen müssen, bis wir endgültig frei von dem Netz sind.

Wir verschnaufen ein paar Minuten auf dem Grund, dann gehen wir noch mal über den Achtersteven hoch und fahren nun fast ganz ohne Schwankungen. Wir haben uns jetzt mit der Tiefensteuerung an das Rückwärtsfahren gewöhnt, und tatsächlich scheinen wir jetzt das Netz losgeworden zu sein. Nach fünf Minuten stoppen wir, gehen mit den Maschinen voraus und drehen hart ab von der Richtung, wo das Netz lag. Unser Manöver ist geglückt, wir sind frei, wir atmen auf. Dicht unter der Küste legen wir uns auf Grund, warten die Nacht ab und tauchen dann auf. An Oberdeck sind keinerlei Netzspuren zu sehen, nur der Turm ist bös verschrammt.

Der Rückmarsch bringt uns Nebel, trotzdem gelingt es uns in einem kurzen Augenblick, in dem es etwas aufklart, Boulogne zu sichten und so einen sicheren Abgangspunkt für die Passage der Strecke Dover—Calais zu bekommen. Gleich gehen wir auf große Tiefe und können schon abends gegen zehn Uhr östlich von Calais auftauchen, um frische Luft ins Boot zu nehmen. Wir legen uns für die Nacht auf Grund und setzen bei Helligkeit den Überwassermarsch durch das große englische Minenfeld fort, von dem wir wiederholt Oberflächenständer sichten.

In der Höhe von Hoek van Holland setzt schwerer Oststurm mit grimmiger Kälte ein. In kurzer Zeit ist das ganze Boot mit einer dicken Eisschicht überzogen. Die Brecher, die über den Turm kommen, sind im Hand-

umdrehen zu Eis erstarrt. Die Beobachtungsposten vom Turm werden unter Deck geschickt, sie können sich da oben nicht halten. Nur ich ganz allein bleibe zur Beobachtung oben, sehe in kurzer Zeit aus wie ein Eiszapfen und habe in Händen und Gesicht kaum noch Gefühl. Zwei Leute halten sich im Turm klar, um mich bei Gefahr ins Boot zu mannen, denn vor Erstarrung und Eis kann ich mich nicht mehr bewegen.

Auch Schwieger ist im Turm, will mich ablösen, aber ich überzeuge ihn, daß er immer „gefechtsklar" bleiben muß, was er draußen nicht kann. Ein paarmal versucht er, durch das ausgefahrene Sehrohr aus dem Turm zu beobachten, aber jedesmal vereist das Objektiv schon nach wenigen Minuten, so daß jede Sicht genommen ist.

Acht volle Stunden fast stehe ich da oben allein in eisigem Sturm, dann geht's nicht mehr, ich muß durch zwei Matrosen unter Deck befördert werden. Wir tauchen, weil wir uns über Wasser in der rasenden Kälte und dem tollen Oststurm nicht mehr halten können. Unseren Plan, noch am selben Tage in Emden einzulaufen, müssen wir aufgeben. Meinen gänzlich vereisten Ölmantel können die Matrosen nicht von mir runterbekommen, er muß buchstäblich vom Leibe geschnitten werden. Nach ein paar Stunden habe ich mich erholt, aber in die Fingerspitzen kommt monatelang kein Gefühl wieder.

Einen Tag später, als wir eigentlich wollten, laufen wir in Emden ein. Beim Anlegen am Kai erwartet uns der H-Chef Gayer und ruft unserem Kommandanten zu:

„Herzlich willkommen, Schwieger, Sie Hammeltöter, 100000 Hammel haben Sie mit Ihrem letzten Dampfer versenkt. Gratuliere! Auch Ihnen, Fürbringer, dies war Ihre letzte Unternehmung auf ‚U 20', Sie werden Kommandant eines kleinen UB-Bootes!" Als mir Schwieger jetzt die Hand schüttelt und mich beglückwünscht, kann ich keine rechte Freude aufbringen, obwohl mein höchster Wunsch in Erfüllung gegangen ist. Jetzt erst wird mir so richtig klar, wie sehr ich an dem braven „U 20", besonders aber an seinem Kommandanten hänge, und es kommt mir beinahe wie Verrat vor, die beiden jetzt zu verlassen. Aber das Schicksal verlangt Trennung, und das einzige, was mir übrigbleibt, ist, dankbar zu sein für die Zeit, die ich unter diesem hervorragenden Kommandanten und mit diesem Prachtmenschen zusammen fahren durfte. Für mich als Wachoffizier war eine idealere Zusammenarbeit als die mit Schwieger als Kommandanten nicht vorstellbar. Seine vornehme Gesinnung, innere Ausgeglichenheit, seine Feinfühligkeit, seine klare Entschlossenheit, seine geistige Regsamkeit und nicht zuletzt sein nie versagender Humor machten jede Zusammenarbeit mit Schwieger, besonders natürlich auf Unternehmung, zu einem wahren Erlebnis.

Ich hatte mich von innen heraus so auf Schwieger eingestellt und lebte in allen meinen Vorstellungen so unmittelbar mit ihm, daß ich fast immer im voraus wußte, was er wollte, und auch schon dadurch stets mit ihm harmonierte. Das eine aber war mir klar, wenn ich mich jetzt auch von Schwieger trennen mußte, innerlich

würde diese Trennung nicht stattfinden, und das Vorbild Schwiegers würde mir auf allen meinen künftigen Unternehmungen stets höchste Richtschnur sein.

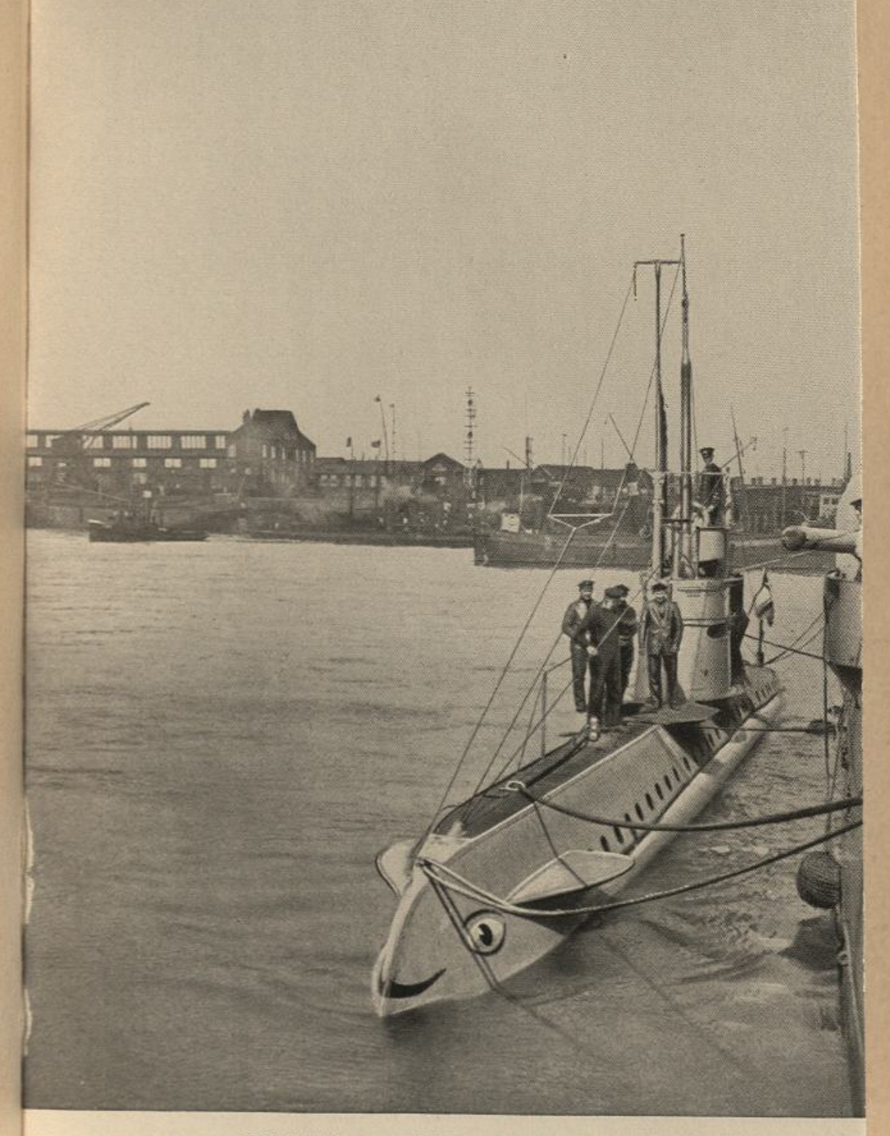
Nach kurzer Liegezeit läuft „U 20" nach Wilhelmshaven zur Maschinenreparatur, und dort findet für mich der eigentliche Abschied statt. In der stillen Ecke eines Weinlokals hat Schwieger für uns vier Offiziere von „U 20" ein kleines Abschiedsessen bereiten lassen, auf meinem Platz steht ein silberner Zigarettenkasten mit den Buchstaben des bekannten Flaggensignals eingraviert:

D Ü Ö
N U F
Ä K T
Ä P Z

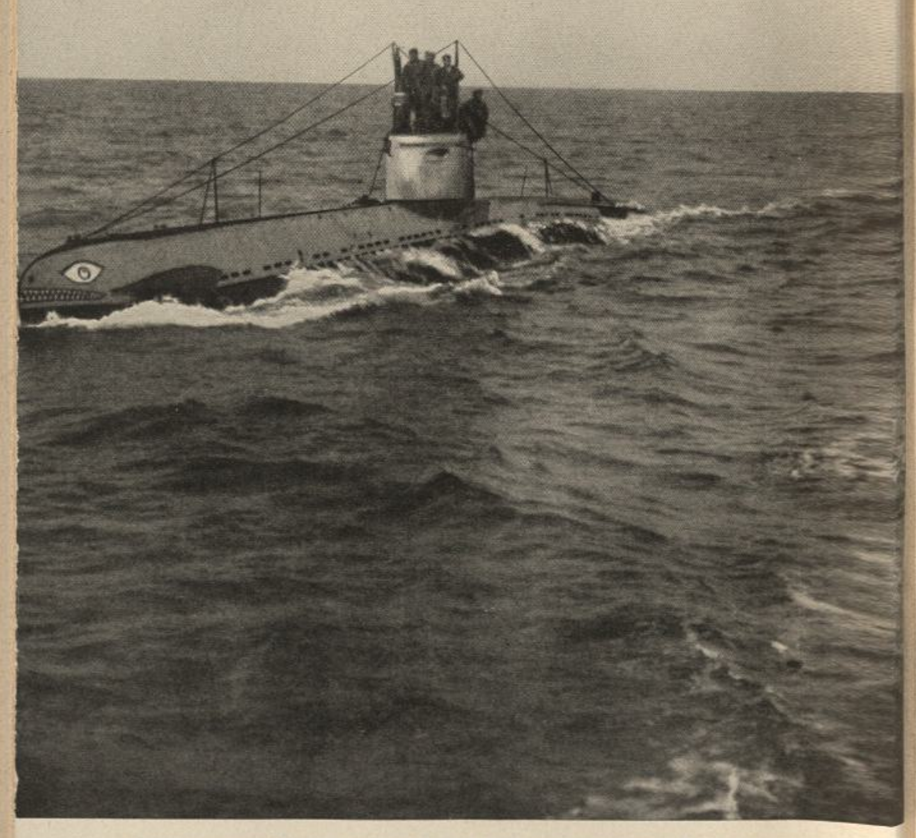
Das bedeutet: „Herzlichen Dank für treue Mitarbeit." Schwieger findet in seiner kleinen Ansprache Worte für meine Tätigkeit auf „U 20", daß mir die Schamröte hochsteigt, und als er dann vom Abschied spricht, weiß er ein paar markige, humorvolle Wendungen anzubringen, bevor uns weich zumute wird. Dann ... Abschied für immer. Ich habe ihn nicht wiedergesehen. Aber geschrieben habe ich ihm noch, bis ich eines Tages meinen eigenen Brief zurückbekam mit dem lakonischen Stempel: „Vermißt!" Er war von Unternehmung nicht zurückgekommen!

*

Es ist an einem der letzten Apriltage des Jahres 1915 bei schon herrlichem Frühlingswetter. Vier schwere, anstrengende Wochen liegen hinter mir, aber jetzt ist es



„UB 2" klar zum Auslaufen nach Flandern



Zusammen mit Valentiners „UB 16" vor Englands Ostküste
Aufnahme vom Boot des Verfassers aus

geschafft. Das kleine Boot „UB 2", dessen Kommandant ich seit Ende März bin, hat die harte Übungszeit bei der U-Schule hinter sich, wir sind als „frontreif" entlassen und haben gleichzeitig eine besonders wichtige Aufgabe bekommen. „UB 2" und seine kleinen Schwesterbootchen sind ja so winzig und haben eine so schwache Maschinenanlage, daß man sie bisher in das Gebiet, wo sie hauptsächlich Verwendung finden sollten, nämlich die flandrische Küste, nur mit der Bahn schicken zu können glaubte. Die Boote wurden in drei Teile zerlegt, auf besonderen Waggons nach Antwerpen gebracht und dort wieder zusammengebaut. Unter großen Schwierigkeiten wurden sie durch Kanäle nach Brügge überführt, von wo sie nun leicht durch den Zeebrügger Kanal die offene See erreichen konnten.

Ich bekam nun die Aufgabe, da durch das Auseinandernehmen und Wiederzusammenbauen der Boote viel kostbare Zeit verlorenging, als erster zu versuchen, mein Boot über See nach Flandern zu bringen. Mir schien die Aufgabe nicht schwierig, denn ich hatte in den vergangenen Übungswochen mein kleines Boot gut kennengelernt und wußte, was es leisten konnte. Wir würden die Sache schon schmeißen. Andere Leute, die von meiner Aufgabe wußten, dachten nicht so zuversichtlich und hielten sich bei ihrem Urteil in erster Linie an die Konstruktionsdaten von „UB 2", die allerdings auch keine große Zuversicht aufkommen lassen konnten. Bei 120 Tonnen Deplacement, 27 Meter Länge, einer elektrischen und einer Dieselmaschine von je 60 PS (die

Dieselmaschine war eigentlich die Maschine für ein Schiffsbeiboot) konnte das Boot über und unter Wasser bei ruhiger See als Höchstfahrt 4,5 bis 5 Seemeilen (etwa 9 Kilometer) in der Stunde laufen. Die Besatzung bestand aus 13 Mann.

Wenn man diese Daten mit denen anderer Kriegsschiffe verglich, insbesondere denen von Torpedobooten, wie es verschiedene Kameraden irrtümlicherweise taten, dann konnte man für mich und meine Aufgabe wirklich nur aufrichtiges Bedauern aufbringen. Und das taten auch einige. Aber mich focht das nicht weiter an. Hauptsache ist, ich sitze jetzt mit meinem ältesten Bruder bannig gemütlich in dem Weinlokal von Masius. Mein Bruder Gerhardt ist Kommandant des großen U-Bootes „U 40". Er soll in einigen Wochen ebenfalls an die Front gehen, und zwar nach Helgoland. Heute abend hat er mich regelrecht und offiziell zu einer kleinen Abschiedsfeier eingeladen. Eigentlich wollten wir uns nur durch Handschlag verabschieden, so wie wir das bisher immer gemacht hatten. Aber als er mir den unerwarteten Vorschlag machte, ob wir nicht zum Abschied ein bißchen feiern wollten, stimmte ich mit Begeisterung zu; es herrscht nämlich zwischen uns die geheiligte Sitte, daß er bei solchen Gelegenheiten rücksichtslosen Gebrauch machen darf von dem Recht des Erstgeborenen, das heißt zu — zahlen.

Eine Panne bei der Einladung ist nur, daß ich sie nicht in dem Maße ausnutzen kann, wie ich das gerne möchte. Ich habe nämlich Befehl, in derselben Nacht um

1 Uhr 30 ganz unbemerkt abzulegen, durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal nach Cuxhaven zu laufen und von dort aus den Weitermarsch nach Flandern anzutreten. Und dafür muß das Köpfchen klar bleiben.

Um Mitternacht trennen wir uns, jeder ganz erfüllt von den großen Aufgaben, die vor uns liegen, und jeder vollkommen ahnungslos, daß wir uns erst nach schwersten Erlebnissen volle fünf Jahre später wiedersehen sollten.

Ganz heimlich verhole ich mich in dunkler Nacht in den Kanal und liege schon am nächsten Tag in Cuxhaven. Von dort werde ich durch vier Torpedoboote nach Borkum Reede geschleppt und gleichzeitig gesichert. Alle Wetterstationen der Nordseeküste sind ganz auf „UB 2" eingestellt, stündlich bekommen wir Wettermeldungen. Soweit sich nach den Meldungen übersehen läßt, scheint das Wetter jetzt günstig für die Überfahrt nach Flandern zu sein.

Von Borkum Reede will ich deshalb auch gleich mit eigener Kraft den Weitermarsch antreten, aber mein alter Halbflottillenchef Gayer läßt es sich nicht nehmen, mich persönlich mit einem älteren Torpedoboot noch eine Strecke nach Westen zu schleppen. Plötzlich kommen rechts voraus Rauchwolken in Sicht; das wird für den Halbflottillenchef doch zu unsicher, es könnten überlegene englische Streitkräfte sein. Und schwuppdiwupp wird die 200 Meter lange schwere Stahltrosse einfach losgeworfen, das Führerboot braust zurück Richtung Borkum, und wir haben das Vergnügen, uns mit der für

unser kleines Boot gewaltigen Trosse, die noch an unserem Steven hängt, weiter herumzuamüsieren. Aber auch wir machen kurz entschlossen schwuppdiwupp, allerdings müssen wir Hammer und Meißel dazu nehmen, derart elend bekneift das Ding sich an unserem Poller.

Jetzt erst atmen wir alle erleichtert auf. Gottlob, daß diese verdammte Schlepperei endlich vorüber ist. Das war ja fortgesetzt mit Lebensgefahr verbunden. Die Brüder auf dem Torpedoboot hatten uns von Cuxhaven und von Borkum aus mit so wahnwitziger Fahrt durchs Wasser gezogen, daß wir ein paarmal beinahe gekentert oder überhaupt gänzlich unter Wasser gedrückt wären. Jetzt, nachdem wir diesen Zauber an der deutschen Nordseeküste hinter uns haben, fühlen wir uns endlich wieder als U-Boot, frei und selbständig, stellen unseren Motor an und furchen nun mit unseren vier Meilen frohen Herzens westwärts auf die Rauchwolke zu.

Bald sehen wir, daß holländische Fischdampfer die Urheber des Rauches sind, und ohne besondere Vorkommnisse geht die Fahrt weiter oben an der Ecke von Den Helder vorbei, rum nach Süden.

In der Nacht kommt Dünung aus Nordwest auf. Sollten sich die Wetterpropheten, die uns schönstes Wetter für die Überfahrt vorausgesagt hatten, doch getäuscht haben? Morgens bei Hellwerden kommt Wind auf, wird immer stärker, und mittags haben wir bereits den schönsten Kuhsturm. Die Seen fegen von achtern nur immer so über den Turm weg, aber das Boot selber hält sich wacker. Immer höher wird die See, immer

toller die Bewegungen des Bootes. Da auf einmal schert das Boot stark aus dem Kurs ab und torkelt quer zur See in wüsten Bewegungen. Was ist los? Kreiselkompaß versagt, er kann die Erschütterungen des Bootes nicht aushalten. Auch der Magnetkompaß, den wir als Reserve oben auf der Brücke stehen haben, ist nicht mehr zu gebrauchen, die abschließenden Glasscheiben sind von innen beschlagen und blind geworden. Was nun? Pechschwarze Nacht, heulender Sturm und tosende See ringsum. Als Ausweg aus dieser hilflosen Lage bleibt nur übrig, unter Wasser zu gehen und Boot auf Grund zu legen.

In der steilen See machen wir ein halsbrecherisches Tauchmanöver, schießen in die Tiefe und können die Fallgeschwindigkeit des Bootes eben gerade noch so abstoppen, daß wir uns bei Ankunft auf dem Grunde keinen bösen Knacks wegholen. Wir freuen uns, daß wir heil runtergekommen sind, aber die Freude dauert nicht lange. Der Sturm, vor dem wir uns in Sicherheit bringen wollten, reicht bis in die Tiefe von 28 Meter hinunter, auf der wir liegen. Er hebt das Boot ein bis zwei Meter hoch, trotzdem wir es so schwer wie möglich gemacht haben, und haut es dann mit Gewalt wieder auf den Grund. Gleichzeitig schlingert das Boot hier unten fast ebenso wie an der Wasseroberfläche. So tolle, durcheinanderlaufende Bewegungen macht es, daß wir uns kaum auf den Beinen halten können. Fast alle sind wir seetoll, alles mögliche versuchen wir, nichts will helfen, immer heftiger werden die Stöße auf dem Grund.

Da haben wir endlich etwas gefunden, was die Lage erträglich macht. Wir legen das Boot ganz auf die Nase, so daß es nur vorne auf dem Grunde aufliegt und der übrige Schiffskörper in der Schräge schwebt. Wir haben das Gewicht des Bootes auch stark vermindert, und nun stößt es zwar noch, aber nur verhältnismäßig leicht, und federt mit dem schräg aufstehenden Bootsteil die schweren Stöße ab. So halten wir bis zum Morgen durch. An Schlaf ist nicht zu denken, alles ist in höchster Bereitschaft, jeder Augenblick kann schwerste Gefahr bringen.

Als es oben anfangen muß hell zu werden, lösen wir das Boot vom Grund, und gleich wird es von der tiefgründigen See gegen unseren Willen an die Oberfläche gezerrt. Gottlob ist oben alles frei. Der Sturm hat erheblich nachgelassen, es steht aber noch eine Mordsdünung.

Im Osten geht gerade strahlend die Sonne auf, der Himmel ist wunderbar klar, unser Kompaß allerdings weniger. Da muß uns die Sonne Richtungsweiser sein. Mit ihrer Hilfe steuern wir die holländische Küste an, haben sie nach drei Stunden erreicht und fahren nun an ihr entlang in Richtung auf Zeebrügge.

Wir sind froh, daß wir diese scheußliche Nacht hinter uns haben, der Wettergott meint es jetzt anscheinend wieder gut mit uns und hat uns eine Maisonne geschickt, daß einem das Herz im Leibe lacht. Die sechs Leute der Freiwache sind deshalb sämtlich auf Oberdeck, lassen sich von der Sonne braten und denken an alles andere als an Krieg.

Da hebt sich plötzlich 50 Meter neben uns etwas aus dem Wasser, und ehe wir noch zur Besinnung kommen können, erscheint der Turm eines U-Bootes mit grell aufgemalten holländischen Farben über der Wasseroberfläche. Fast gleichzeitig wird der Turmdeckel auf dem U-Boot geöffnet, und heraus klettern zwei Offiziere, der eine mit Megaphon bewaffnet. Er winkt uns zu und ruft dann rüber: „Sie befinden sich auf holländischem Territorialgebiet!“ Wir zeigen „verstanden“ und drehen etwas nach See zu ab. Er folgt uns und hat uns, obwohl er nur ganz wenig größer ist als wir, mit annähernd dreimal überlegener Geschwindigkeit im Handumdrehen eingeholt, besieht sich unser Boot peinlich genau und haut dann ab, der Küste zu.

Sofort halten auch wir wieder ran an die Küste, ohne daß der Holländer das aber bemerkt, und können nun ungestört weitermarschieren, bis mittags rechts voraus ein deutsches U-Boot in Sicht kommt. Es ist „UB 4“, das vom Flottillenchef der U-Flottille Flandern, Korvettenkapitän Bartenbach, ausgelegt ist, um uns draußen in Empfang zu nehmen und durch die deutsche Minensperre an die flandrische Küste zu bringen.

Der Kommandant von „UB 4“, Oberleutnant Groß, ruft mir noch rüber, beim Marinekorps wäre man bei dem gestrigen Sturm unseretwegen schon mächtig im Druck gewesen. Na, wir sind selber auch ziemlich im Druck gewesen, aber das ist längst vergessen.

Nachmittags laufen wir in Zeebrügge ein und eine Stunde später in Brügge, wo wir vom Flottillenchef und

dem Vertreter des Marinekorps empfangen werden. Abends in der Offiziersmesse hält der Flottillenchef mir eine Empfangsrede, die mit den Worten endet: „Diese Tat, Fürbringer, werden wir Ihnen so leicht nicht vergessen."

Der Bann war gebrochen, die nachfolgenden Boote kamen alle wie selbstverständlich über See anmarschiert, und schnell wuchs jetzt der Bootsbestand der U-Flottille Flandern von Monat zu Monat.

Immer noch wurden überraschende Landungen der Engländer erwartet, und obwohl die ganze belgische Küste durch zahlreiche artilleristische Anlagen schon stark gesichert war, wurde doch für notwendig befunden, daß dauernd ein bis zwei unserer kleinen U-Boote draußen vor der Küste sicherten. Für uns U-Boote war dieser Vorpostendienst einfach qualvoll, da er fast keinerlei Berührung mit dem Feind brachte und doch immer gespannteste Aufmerksamkeit von uns verlangte.

Tag für Tag erwarteten wir die Engländer, aber sie kamen nicht. Da schickte uns der Flottillenchef, Korvettenkapitän Bartenbach, immer weiter und weiter vor. Schließlich operierten wir mit unseren Taschenausgaben von Unterseebooten direkt unter der Nase der Engländer, an der englischen Küste selbst. Und nun fühlten wir uns erst als richtige U-Boots-Leute, jetzt endlich konnten wir uns so betätigen, wie wir uns das seit Wochen und Monaten mit ganzer Seele herbeigewünscht hatten!

Erste und letzte Fahrt von „UB 2" in den Englischen Kanal

Ihre Augen gefallen mir", meinte der kleine Oberleutnant Valentiner.

Ich sah ihn verdutzt an.

„Ich lasse mir auch welche aufmalen, aber gleich mit einem ordentlichen Haifischmaul darunter."

Mein Freund hatte die Augen meines „UB 2" gemeint, das auf der Werft von Brügge vor uns lag. Ich hatte ganz vorn am Vorschiff schwarz-weiß-rote Augen anbringen lassen, als Erkennungszeichen. Diese Augen, zusammen mit dem im Bogen heruntergezogenen Vorsteven, gaben dem Boot das Aussehen eines Walfisches. Valentiners Bootchen mit einem Haifischmaul unter den Augen wird wie ein richtiges Seeungeheuer wirken.

Aber ich kann mich jetzt um diese Dinge nicht kümmern, habe Wichtigeres zu tun. Morgen geht es mit „UB 2" zum erstenmal raus zu einer wirklich großen Unternehmung.

An der englischen Südostküste haben wir uns mit „UB 2" schon des öfteren getummelt, aber morgen gehen wir an eine größere Aufgabe heran. Morgen stoßen wir in den Englischen Kanal selbst vor!

Der Lebensnerv Englands, der Kanal, liegt hier in Flandern direkt vor unserer Haustür. Dennoch hat sich der Flottillenchef noch nicht entschließen können, uns hier einzusetzen, solange nicht der Beweis erbracht war, daß unsere kleinen Boote solcher Verwendung technisch gewachsen waren. Der Wunsch, uns in den Kanal zu schicken, brannte ihm auf der Seele, das wußten wir. Wir mußten nicht lange warten. Den Beweis technischer Leistungsfähigkeit lieferten unsere kleinen Boote sehr bald. Und den Rest an Bedenken zerstreute die Unternehmung Haecker.

Nachrichten lagen vor, daß die Straße Dover—Calais mit U-Boots-Netzen versperrt sein sollte. Der mit der Erkundung des Sachverhalts beauftragte Oberleutnant Haecker aber meldete von seiner mit großem Schneid durchgeführten Erkundungsfahrt, daß die Straße zum Teil wirklich mit Netzen verseucht sei, daß es aber auch eine einwandfreie Sperrlücke gäbe: dicht unter der französischen Küste, von Calais bis Gris Nez. Nun erhielten wir unsere Aufgaben zugeteilt.

„UB 2" und drei andere Boote desselben Typs sollen vor den vier Kanalhäfen Boulogne, Dover, Le Havre und Folkestone operieren, feindliche Truppentransporte und Materialtransportschiffe angreifen und dann schnell wieder den Rückmarsch antreten.

Meine Aufgabe ist der Marsch nach Le Havre. Ich habe den weitesten Weg. Ich verstehe es, und ich freue mich, daß man meinem Boot diese Leistung zutraut. „UB 2" hat als erstes von den Flandernbooten den Marsch

von Deutschland nach Flandern über See zurückgelegt, die anderen Boote wurden sämtlich erst in Antwerpen zusammengesetzt. „UB 2" hat schon bewiesen, daß es marschieren kann.

*

Am Abend eines glühend heißen Julitages laufen wir aus. Die Kanalstrecke von Brügge nach Zeebrügge legen wir in rund einer Stunde zurück. Es ist noch drükkend heiß, als wir aus Zeebrügge auslaufen. Schnell verlieren wir die Küste aus Sicht und marschieren durch dunkle Nacht westwärts. Alles verläuft planmäßig, und am Abend des folgenden Tages finden wir glücklich die Haeckersche Sperrlücke. Wir können zunächst über Wasser marschieren. Etwa in der Mitte der Sperrlücke sehe ich einen Zerstörer, der Kurs auf uns zu hat. Wir tauchen, hören ihn über uns hinwegfahren, tauchen nach einigen Minuten auf und kommen über Wasser gut vorwärts bis Kap Gris Nez. Dort, an der Ecke, wo die enge Straße sich zum breiten Kanal ausweitet, trifft uns der reißende Gegenstrom mit voller Wucht. Unser braver Dieselmotor läuft mit „äußerster Kraft", er hustet so laut, daß die englischen Bewacher bei der absoluten Windstille uns eigentlich hören müssen, so dicht bei uns sind sie, aber sie schlafen wie die Murmeltiere. Wir dampfen den Strom geradeaus, kommen aber nicht vom Fleck. Stunde auf Stunde vergeht. Nicht den kleinsten Teil einer Seemeile sind wir vorwärts gekommen. Plötzlich, wie mit einem Ruck, läßt der Strom nach. Endlich

kommen wir vorwärts. Vier volle Stunden hatten wir mit unserer schwachen Maschine an der gefährlichen Ecke auf der Stelle getreten.

Am nächsten Abend bei Dunkelheit stehen wir auf der Linie Beachy Head—Kap Antifer. Das Feuer von Antifer ist eben über der Kimm zu sehen. Wir sind somit gerade auf der Position, die uns im Operationsbefehl vorgeschrieben ist. Der Anmarsch bis hierher hat ein bißchen länger gedauert, als ich angesetzt hatte, darum keine Zeit verlieren und gleich die Angriffsgelegenheiten der Nacht ausnutzen! Wir legen uns auf die Lauer. Ich muß dabei an den ersten Nachtangriff meines Lebens denken, den Angriff, den ich als Wachoffizier auf „U 20" unter Schwieger fast genau auf dieser Stelle miterlebte, Herrgott, was war das für ein Angriff gewesen!

Wir brauchen nicht lange zu lauern. Schon nach kurzer Zeit kommt aus Richtung der englischen Küste ein Transportdampfer in Sicht. Er ist tief beladen. Granaten für die Westfront? Ein schönes Angriffsobjekt!

Schnell Torpedo klar, bevor er uns davonläuft. Die Nacht ist nicht dunkel und dazu ganz still. Leise — wir fahren mit dem Elektromotor — schleichen wir uns auf Angriffsentfernung heran. Ich schieße — warte — warte — die Detonation bleibt aus — Fehlschuß! Und es war ein todsicherer Schuß; der Torpedo ist offenbar unterm Schiff hindurchgegangen, ich war zu dicht herangegangen, und bei zu geringer Schußentfernung läuft der Torpedo noch tiefer, als er eingestellt ist.

Ich sitze mit dem Steuermann und dem Unteroffizier

der Wache auf dem Turm. Boot liegt gestoppt. Keiner sagt ein Wort. Wir starren dem dicken Kerl nach, der unbekümmert seinen Weg nach Le Havre weitertrudelt. Einen Augenblick lang habe ich überlegt, ob ich nicht hinter ihm herfahren und den Angriff nochmal versuchen sollte. Dann aber fällt mir wieder ein, daß das ja gar nicht möglich ist; wir mit unserer Höchstgeschwindigkeit von fünf Seemeilen können doch den dicken Bobby mit seinen zehn Seemeilen nie einholen. Ich hatte für einen Moment unsere sagenhaft geringe Geschwindigkeit vergessen.

Na, der Torpedo ist eben vorbeigeschossen, damit müssen wir uns schon abfinden. Vorbei ist vorbei, aber es wurmt mich doch eklig! Wir haben noch einen Torpedo. In ihm liegt unsere ganze Chance, wenigstens noch mit fünfzig Prozent Treffer nach Hause zu kommen. Aber zunächst ist mir der Geschmack am Nachtangriff verlorengegangen. Den zweiten Torpedo wollen wir bei Tage, im regulären Unterwasserangriff, schießen, das scheint mir sicherer.

Für den Rest der Nacht legen wir uns auf den Grund. Wir wollen die Gelegenheit benutzen, um uns mal ordentlich auszupennen. Schon um fünf Uhr tauchen wir auf, pottdicker Nebel. Dann packen wir uns wieder auf den Grund, da sind wir noch am besten aufgehoben. Ein paarmal im Laufe des Tages tauchen wir noch auf, aber jedesmal dasselbe Bild, es bleibt und bleibt dick: grauer, sturer Nebel.

Erst in der Morgendämmerung des nächsten Tages

tauchen wir auf, nun ist wieder klare Sicht, der Himmel wolkenlos; das wird ein herrlicher Tag, wie geschaffen für einen erfolgreichen Angriff. In der Ferne die hohe Steilküste vom Kap Antifer, wir stehen also richtig. Jetzt steigt die Sonne aus Purpurglanz empor, es wird immer heller, sichtiger; es ist besser, wir tauchen nun, um nicht früher, als uns lieb, gesichtet zu werden.

Wir sind noch nicht eine Stunde unter Wasser, da kommt ein ganz dicker Transporter in Sicht. Er steuert auf uns zu. Bald erkenne ich die englische Flagge. Klar zum Angriff!

Eine Minute bevor ich meinen Torpedo schießen will, macht der große Dampfer Kursänderung auf uns zu. Wir müssen unter seinem Kurs durchtauchen und auf seiner anderen Seite zum Schuß auf Gegenkurs drehen. Drüben angelangt, gucke ich wieder mit dem Sehrohr nach ihm. Wir können unseren Torpedo gerade noch hinterherschießen. Ich schieße und fahre das Sehrohr ein.

Mein Blick fällt auf den Sehrohrkranz. Was ist das? Die Visierlinie zeigt achtzehn Grad Steuerbord. Müßte achtzehn Grad Backbord zeigen. Vorhaltewinkel wurde beim Untertauchen nicht umgestellt! Torpedo muß vorbeigehen! Geht vorbei.

„Warum haben Sie nicht umgestellt, Steuermann?“ Der kleine pralle Steuermann Becker antwortet ruhig, Vorwurf in der Stimme:

„Herr Oberleutnant haben mich bei der Dreherei mit dem Sehrohr dermaßen eingequetscht, daß ich mich nicht nach dem Kompaß umdrehen konnte. Außerdem habe ich mir bei der Quetscherei an einem Haken den ganzen Hosenboden aufgerissen.“ Ein Matrose prustet los. Wir müssen alle lachen.

Steuermann Becker hat recht. Wenn wir beide im Turm sind, dann ist die Röhre restlos besetzt. Und beim Torpedoschießen müssen wir beide im Turm stehen. Mein Becker hat dann wahrhaftig kein leichtes Leben. Ich muß mit dem Sehrohr rumfuhrwerken, rauf- und runterklettern, im Kreise drehen, immer auf Quetschfühlung mit Becker. Oft furche ich ihm mit meinen harten Knochen so durch seine weiche Bauchpolsterung, daß er tief aufstöhnt, aber sonst vertragen wir uns gut. — Mir ist ganz schwach zumute. Beide Torpedos vorbei. Undenkbar scheußlich. Alle Mann rackern sich ab, um das Boot glücklich bis hierher zu bringen, und dann muß ich beide Torpedos vorbeischießen. Was wird der Flottillenchef sagen, und was werden die drei anderen Kanalboote sagen? Sie bringen sicher jeder ihre zwei Treffer heim. Die werden lachen!

Ich stehe noch im Turm an die Wand gelehnt und brüte vor mich hin. Die Gedanken schwirren mir nur so durch den Kopf. Im Boot ist alles still, manchmal so still, als ob gar keine Lebewesen in unserer Röhre wären. Nur das leise Summen des Elektromotors und hin und wieder ein paar geflüsterte Worte am Tiefenruder sind hörbar. Ich bin in einer Verfassung, daß ich am liebsten alles um mich herum kurz und klein schlagen möchte!

Die Beobachtung am Sehrohr habe ich dem Steuermann übertragen. Plötzlich schreckt er mich auf: „Dampfer

aus Sicht, alles frei!“ Ich kontrolliere, es stimmt, wir tauchen auf. Oben reicht der Steuermann mir die Seekarte und meldet: „Rückmarschkurs fünfundsechzig Grad, Herr Oberleutnant!“ Ich, nach kurzem Blick auf die Karte: „Los dafür, Dieselmotor anstellen!“

*

Der Maschinentelegraf rasselt, dann einen Augenblick nichts, dann ein kurzes Zischen, und dann ein Ruck, der durchs ganze Boot geht. Jetzt stoppt die Maschine. „Was ist los?“ frage ich.

„Läßt sich noch nicht übersehen!“ antwortet Maschine.

Eine Viertelstunde vergeht, dann kommt der Oberaspirant Hausmann mit bleichem Gesicht auf den Turm und meldet:

„Kuppelung zwischen Dieselmotor und Elektromotor gebrochen, können nur noch elektrisch fahren!“

„Wie lange dauert die Reparatur?“

„Wenn die Reparatur bei dem geringen Werkzeug überhaupt möglich ist, dauert sie mindestens vier Tage!“

„Also nehmen wir an, daß sie überhaupt nicht möglich ist. Wieviel Strom haben wir dann noch in der elektrischen Batterie?“

„Bei halber Fahrt etwa für drei bis vier Stunden.“

„Das reicht aus für etwa zehn bis zwölf Seemeilen, bis Zeebrügge oder Ostende müssen wir aber noch rund hundertundzwanzig Seemeilen zurücklegen.“

Herzlichen Glückwunsch! Das ist ja ein reizender kleiner Ausflug! Erst beide Torpedos vorbei und jetzt

die Hauptmaschine ausgefallen! Wie kommen wir nach Hause? Wovon sollen wir leben?

Ich blicke mich um. Der Wind ist gänzlich eingeschlafen, die See glatt wie ein Teich. Weit und breit nichts in Sicht. Ich stehe hier mit diesen beiden Männern, dem bleichen Ingenieur Hausmann und Steuermann Becker, dem Stämmigen und Ruhigen. Wir sprechen leise, denn es brauchen nicht alle Leute im Boot zu hören, was wir drei reden. Eine verdammt kitzlige Lage. Schnell haben wir die Situation erfaßt, es gibt für uns nur eine Möglichkeit, vorwärts zu kommen, und die ist: uns vom Strom treiben zu lassen.

Nach wenigen Minuten ist der Plan fertig: Bis zur Kanalsperre wollen wir uns nur durch den Gezeitenstrom treiben lassen, das heißt also, bei ostwärts setzendem Flutstrom wollen wir aufgetaucht bleiben, bei westwärts setzendem Ebbestrom uns auf den Grund legen.

Es wäre ja besser, wenn wir bei westwärts setzendem Ebbestrom jedesmal ankern könnten, aber wir werden häufig vor feindlicher Bewachung tauchen müssen, und das Tauchmanöver vor Anker ist auf unserem Boot sehr schwierig und gefährlich. Es bleibt eben nur ein Mittel, uns nicht wieder zurücktreiben zu lassen, und das ist, während der Ebbe, also zweimal sechs Stunden am Tage, auf den Grund zu gehen und den günstigen Strom abzuwarten. Mit diesem Strom hoffen wir täglich acht bis zehn Seemeilen ostwärts zu treiben und nach vier Tagen vor der Kanalsperre zu stehen. Bis dahin wollen wir unseren elektrischen Strom in der Batterie sparen,

als ob er überhaupt nicht vorhanden wäre. Wir wollen ihn aufheben, um mit seiner Hilfe durch die Haeckersche Sperrlücke zu kommen. Das ist das Schwierigste, was uns noch bevorsteht.

Von hier bis zur Sperre brauchen wir mindestens vier Tage, von der Sperre bis Zeebrügge nochmal vier Tage: macht insgesamt acht Tage. Wie steht es aber mit dem Proviant für diese Zeit?

„Ei verfault!" flucht Steuermann Becker. Ich lasse Numero zwei kommen: „Proviantbestand aufnehmen und melden."

Wir haben noch das wenige, was uns vom Frischproviant übriggeblieben ist, dazu den eisernen Proviant, Hartbrot, Fleisch- und Gemüsekonserven. Was wir haben, würde normal für drei Tage reichen. Die Sache mit dem Proviant macht mir weniger Sorgen als die mit dem Wasser. Mit dem Wasser steht es schlecht! Bei der tropischen Hitze, die wir bisher am Tage immer gehabt haben, ist davon viel zu viel verbraucht worden. Wir haben ja mit sofortiger Rückkehr gerechnet. Nun muß der Rest auf acht Tage aufgeteilt werden. Nur ein Tassenkopf kommt täglich auf einen Mann. Tee und Kaffee dürfen natürlich nicht gemacht werden, überhaupt nichts Warmes. Aller Strom muß ja gespart werden für die Passage der Sperre! Unseren Petroleumkocher hat der Koch in Brügge gelassen, in der enormen Engigkeit auf dem Boot nahm er ihm zuviel Platz weg.

Also: kaltes Büfett, ein Tassenkopf Wasser pro Tag und die Rationen auf ein Drittel herabgesetzt.

„Kinder", sage ich zu meinen Leuten, „ihr wißt, was los ist. Holt den Hosenriemen ein paar Loch enger, dann vergeht der Kohldampf von selbst, und dann werden wir's schon schaffen."

Alle sind überzeugt, daß wir's schaffen werden. Ich sehe es ihnen an. Ich selbst bin zuversichtlich. Wir sind lauter junge Leute hier auf „UB 2". Das Ungewohnte, sagen wir ruhig die Gefahr, kommt uns zunächst mächtig interessant vor.

Jetzt kentert der Strom, er will uns westwärts setzen, also zurücktreiben, wir müssen deshalb auf den Grund.

Turmluk zu, wir sind schon unten. Das ist nichts Besonderes. Wenn wir nicht wüßten, daß das Boot getaucht ist, würden wir es gar nicht merken. Aber jetzt merken wir's. Keiner sagt es, jeder fühlt es, daß es ungemütlicher ist als sonst. Es ist fast ganz dunkel. Das Boot ist klein, nur siebenundzwanzig Meter lang. Aber der Raum, in dem wir uns aufhalten, die Zentrale, kommt uns jetzt unendlich lang vor. Wie ein unterirdischer Gang, wie der Schacht eines Kohlenbergwerks. Irgendwo hinten im Maschinenraum brennt trübe eine Glühbirne, die einzige im ganzen Boot. Trotzdem ist es so dunkel wie in einem Kartoffelkeller. Bald auch so stickig.

Ist das noch unsere Zentrale, die zwar eng war, in der es sich aber gemütlich leben ließ? Dunkle Gestalten huschen an einem vorbei. Man erkennt sie oder auch nicht. Es ist, als sei in diesem Dunkel, das die Entfernung von Mensch zu Mensch vergrößert, der Zusammenhang von

uns dreizehn gelockert. Man fühlt sich plötzlich einsamer als sonst. Man muß nachdenken, ob man will oder nicht. Dinge, an die man sonst nie gedacht hat oder die längst vergessen waren, fallen einem ein. Es macht Mühe, sich auf die Wirklichkeit zu besinnen.

Wenn wir jetzt frei über viel elektrischen Strom verfügen könnten, dann würde dieser Raum sofort überflutet sein von Licht. Wir würden dann auch den Luftreinigungsapparat anstellen. Denn die Luft, in der wir atmen, ist schlecht, schlechter, als wir es uns eingestehen. Wir haben ihr etwas Sauerstoff zugesetzt und bilden uns ein, damit dem Übel abzuhelfen. Aber die Einbildung hält nicht lange vor. Allmählich merken wir, daß wir kurz und schwer atmen.

Immer häufiger wandern die Blicke auf die Uhr. Zwei Stunden noch müssen wir hier unten bleiben. Das waren die ersten vier Stunden auf dem Meeresgrund, die hinter uns liegen. Und wir müssen, wenn unsere Rechnung stimmt, noch achtmal solche sechs Stunden in Dunkel und Atemnot zubringen. Wer jetzt hinaufkönnte an die frische Luft! Zwei Stunden noch, eine Stunde, die längste. Endlich wendet sich der Strom, wir tauchen auf, und plötzlich ist alles wieder vergessen. Herrliches Wetter, Sonnenschein, frische Brise aus Westen! Wir pumpen uns ordentlich voll mit frischer Luft.

Steuermann Becker hat eine Idee: wir müssen Segel setzen! Wir müssen zu dem Oststrom auch den Westwind ausnutzen. Eine feine Idee! Mit Feuereifer wird sie aufgegriffen. Im Handumdrehen ist aus Bootshaken und Segeltuchhängematten ein Notsegel zusammengebastelt und aufgerichtet, und jetzt segeln wir richtig. Wenn wir uns bloß vom Strom treiben lassen, merken wir gar nicht, daß wir vorwärts kommen. Jetzt aber machen wir richtige Fahrt durchs Wasser. Wir müssen deshalb auch das Ruder besetzen, um unser Bootchen in gewünschter Richtung zu steuern.

Wir haben hier oben alle Hände voll zu tun, wir sind unermüdlich und zuversichtlich. Was vorhin war, ist vergessen. Wir fahren ja, brauchen unsere Hände nicht mehr in den Schoß zu legen und zu warten, wie da unten auf dem Grunde. Hausmann und seine Gehilfen, der unermüdliche Maschinistenmaat Döring, der Oberheizer Müller und der Heizer Hartig, arbeiten unten an der Kuppelung, vielleicht schaffen sie's doch, vielleicht schaffen sie's schneller als in vier Tagen.

Im Schiffsinnern klopft und hämmert es ununterbrochen. Hausmann und seine Leute? Nein, es erscheinen jetzt mehrere Leute vom Maschinenpersonal an Deck mit zwei handfesten Riemen, die sie aus Kojenbrettern zusammengeschlagen haben. Brave Kerle! Sie haben ihre Koje zerschlagen, um zu helfen. Sie wollen Ersatz liefern für ihre ausgefallene Maschine, sagen sie. In Ermangelung von Dollen werden die Riemen mit Tauwerk befestigt. Es wird Ernst. Ich teile die Leute so ein, daß sie den Dienst an Riemen und Ruder (an Rudern und Steuer, würden die Laien sagen) abwechselnd versehen müssen. Ob die Riemen uns viel nutzen? Sehr viel sogar! Ich bin nicht sicher, ob wir durch sie viel mehr

Fahrt machen, aber ich bin froh, daß die Leute eine Beschäftigung haben und nicht die ganze Zeit untätig herumsitzen. Nun wird also gleichzeitig gesegelt und gerudert, es ist ordentlich Betrieb hier oben, wir machen schätzungsweise zwei Seemeilen zusätzlicher Fahrt in der Stunde, das sind 3,6 Kilometer. Nach etwa zwei Stunden kommt am Horizont ein Zerstörer in Sicht. Es sieht aus, als ob er uns in genügend großem Abstand passieren würde. Wir können deshalb aufgetaucht bleiben, denn auf solchen Abstand wird er uns mit Bestimmtheit nur für ein Schifferboot halten. Natürlich ist es für ein U-Boot kein sympathisches Gefühl, einen feindlichen Zerstörer so verhältnismäßig dicht an sich vorbeipatrouillieren zu lassen. Aber es heißt Nerven behalten, damit wir nicht zu tauchen brauchen und elektrischen Strom sparen können.

Jetzt ändert der Zerstörer plötzlich Kurs zu uns herüber, hält zwar nicht direkt auf uns zu, aber muß doch ziemlich dicht an uns vorbeikommen. Sind wir ihm irgendwie verdächtig geworden, und will er uns jetzt etwas schärfer unter die Lupe nehmen? Die Sache fängt an, höchst ungemütlich für uns zu werden. Wenn er uns jetzt als U-Boot erkennt und auf uns losstürmt, können wir nicht erst das Segel wegnehmen, sondern müssen mit aufgerichtetem Mast und aufgebrachtem Segel tauchen. Dann kann der Zerstörer leicht unsere Spur an der aufgerichteten Takelage erkennen, oder unser Propeller kann sich in dem vollgesogenen Segel verheddern und . . . beides ist verdammt unangenehm!

Bis auf dreitausend Meter lasse ich ihn herankommen. Wenn der Zerstörer nicht gänzlich blind ist, muß er uns jetzt oder wenig später als U-Boot erkennen. Also runter. Ich lasse die Maschine so langsam wie nur möglich laufen, damit uns das Segel unter Wasser nicht abreißt, und lasse das Boot allmählich tiefer tauchen, damit wir unauffällig von der Wasseroberfläche verschwinden. Wir legen uns auf den Grund und warten, hören ganz entferntes Schraubengeräusch, das aber wieder vergeht — dann Stille.

Nach einer halben Stunde tauchen wir wieder auf, der Zerstörer ist gerade noch schwach am Horizont zu erkennen, unser Segel ist aber dank unserer Vorsicht vollkommen intakt geblieben. Jetzt geht die Überwasserfahrt weiter.

Leider schläft unser guter Westwind bald gänzlich ein. Das Segel muß wieder fortgenommen werden. Von oben glüht die Julisonne unbarmherzig auf uns herunter, und von unten strahlen die Eisenteile des Oberdecks eine derartige Hitze aus, daß wir fürchten, uns die Fußsohlen zu verbrennen. Auch im Bootsinnern wird es heiß und heißer. Und jetzt kommt der Gegenstrom, wir müssen wieder auf den Grund.

Nun steigen wir schon wissend hinunter. Wir haben vorhin oben unsere Lungen vollgepumpt, aber das ist eine Redensart. Die Lunge kann keine Luftvorräte aufspeichern. Das Boot konnten wir auch nicht durchventilieren, weil Strom gespart werden muß. So beginnt uns der Atem jetzt bereits nach drei Stunden schwer zu gehen.

Wasser! Wasser! Wenn das so ginge! Jeder hat seinen Tassenkopf schon vorhin oben, auf dem heißen Deck, hinuntergegossen. Die Zunge klebt am Gaumen, man kann plötzlich an nichts als an Wasser denken, aber heute gibt es kein Wasser mehr. Ein wenig Sauerstoff wird der Luft zugesetzt; wir spüren kaum eine Erleichterung. Wie würde unter anderen Umständen unser elektrischer Lüfter lustig surren, wie müßte er uns die Luft durch Kalipatronen jagen und sie dadurch von der giftigen Kohlensäure befreien. Jetzt nehmen wir in unserer Not die Kalipatrone direkt vor den Mund und atmen die Luft hindurch, sind selbst Ventilator. Wir tun nichts als atmen; diese Tätigkeit nimmt uns voll in Anspruch.

Die Kalipatrone gibt der Luft keinen Geschmack, aber sie wird brennend heiß, wenn sie richtig arbeitet. Schon nach kurzem Gebrauch können wir unsere Lippen nicht mehr an die Patrone legen, und bald können wir die Patrone auch nicht mehr in den Händen halten. Wir durchtränken Handtücher mit Seewasser und schützen uns damit Lippen und Hände. Nun atmen wir heiße Luft ein, doch ist sie wenigstens rein und leicht. Mundhöhle, Nasenhöhle und Luftröhre dörren dabei langsam und immer stärker aus.

Hausmann und Döring leisten mit ihren Leuten während dieser Unterwasserzeit fast Unmenschliches. Ihre Arbeit erlaubt nicht, daß sie durch Kalipatronen atmen, beide Hände müssen sie für die Arbeit freibehalten. Sie schnaufen nach Luft, daß einem angst und bange werden kann, schon von den Geräuschen, die sie dabei machen.

Aber sie wollen nicht locker lassen von ihrer Arbeit, koste es, was es wolle!

Auch wenn wir aufgetaucht sind, bekommen wir die vier an Oberdeck kaum zu sehen. So ununterbrochen arbeiten sie unten im Maschinenraum an ihrer Kuppelung. Ich habe angeordnet, daß, sobald wir aufgetaucht sind, alles erst mal an Oberdeck raufkommen muß, besonders Hausmann und seine Leute. Aber sobald sie können, entwischen die vier wieder runter zu ihrer Kuppelung. Wir andern haben die frische Luft, die vier haben ihren frischen Mut und — ihre Arbeit. Wir beneiden sie, denn untätig warten, wie wir anderen es müssen, ist fast noch aufreibender als so schwere Arbeit.

Alles in allem vergeht der zweite Tag noch erträglich. Die erste Anpassung an die neuen Verhältnisse ist erfolgt, und der Gedanke an das große Abenteuer, das wir bestehen, hält die Stimmung aufrecht. Außerdem stellen wir fest, daß wir im Strom vorwärts kommen, und alles spannt sich in uns auf den Höhepunkt der Fahrt, die Passage der Sperrlücke.

Als wir am dritten Tag auftauchen, brennt die Sonne mit so tropischer Glut, daß die Erholung oben kaum nennenswert ist. Es regt sich kein Lüftchen, so daß das Setzen des Segels keinen Zweck hat. Aber auch die Riemen bleiben unbesetzt. Ich habe den Ruderdienst stillschweigend aufgegeben, ich mag keinen der Leute mehr zum Rudern auffordern, denn ich sehe, es fehlen einfach die Kräfte.

Und wieder kentert der Strom, und wieder steigen

wir hinunter in die beengende Dunkelheit. Eine furchtbare Luft schlägt uns entgegen. Es muß etwas geschehen. Als wir die Luft durch Zusatz von Sauerstoff verbessern wollen, machen wir eine peinliche Entdeckung. Die Rohrleitung ist undicht geworden, wir haben viel Sauerstoff verloren. Die undichte Stelle wird schnell gefunden und gedichtet, aber was nützt uns das: von nun an müssen wir noch mehr mit dem Sauerstoff sparen. Aber wie? Durch jede kleinste Bewegung, die irgendeiner von uns macht, wird die Sauerstoffmenge, die uns dreizehn zur Verfügung steht, ständig vermindert. So ergeht strenger Befehl: Auf dem Grunde muß jeder die ganzen sechs Stunden über in liegender Stellung verbringen, regungslos, stumm, er darf nur noch atmen.

Vom dritten Tag an nimmt die Qual der sechs Stunden unter Wasser schnell zu. Wir sitzen still auf den Kojen oder stehen herum und warten. Wir wissen, daß etwas Scheußliches kommen wird, wir warten darauf mit wachsender Beklemmung und finden uns damit ab, wenn es schließlich da ist: die Atemnot. Sie kommt zu dem einen schneller, zu dem anderen langsamer, schließlich stellt sie sich aber bei allen ein. Die Kalipatrone wird an den Mund genommen; es ist uns, als ob sie jetzt noch schneller heiß würde als sonst. Allmählich kriecht vom überangestrengten Herzen her etwas hoch wie Angst. Mundhöhle, Rachen, Luftröhre brennen vor Trockenheit. Auch hat man das Gefühl, zweimal oder dreimal so schnell zu atmen wie sonst. Die Sorge, immer wieder verscheucht, meldet sich und läßt sich nicht abweisen: wie

lange kannst du das noch aushalten? Täglich zweimal dieses Warten in der stickigen Röhre, in dieser Hölle! Man blickt nach dem fernen Licht, der einzigen schwachen Arbeitslampe ganz, ganz hinten im Maschinenraum, wo sie an der Kuppelung arbeiten. Ob die es wohl schaffen werden, die Braven? Man schließt die Augen und döst endlose Stunden hindurch. Nur ein Gedanke immer wieder: noch fünf, noch vier, noch zwei, noch eine Stunde, dann werden wir endlich den Himmel wieder sehen, wieder atmen können.

Die Pumpen werden angestellt! Wunderbares Geräusch, Erlösung, denn jetzt weiß man, es sind nur noch wenige Minuten zu überstehen. Man reißt sich zusammen, um über diese wenigen Minuten hinwegzukommen, dann taucht das Boot auf, man springt aus dem Luk, um der Luft den Weg ins Boot freizugeben. Und dann atmet man, atmet so lang und tief, als täte man's zum erstenmal auf dieser Welt!

Das Auftauchen ist beendet. Einer nach dem andern kommt aus dem Luk zum Vorschein. Jeden einzelnen kann ich mir dabei ansehen, jeder einzelne muß einen Augenblick im Luk haltmachen, wenn er, von der Leiter abgehend, auf den Lukrand faßt. Ich bin erschreckt über das Aussehen der Leute. Grünlich bleich die schmutzigen, unrasierten Gesichter, die Augen tief umrändert, die Haltung schlapp. Aber keiner gibt zu, wie dreckig es ihm geht. Keine Klage, kein Mucks, und auch in der Haltung der Wunsch, sich stark zu zeigen. Ein Blick in die Augen freilich genügt, um zu wissen, wie es in Wirklichkeit steht.

Ich schaue mir jeden daraufhin an, wie weit er noch tauglich ist für meine Idee. Ich habe nämlich eine Idee. Sie ist mir dort unten gekommen, als mir plötzlich einfiel, daß wir ja ein ganzes Spind voll Revolver haben. Wenn mal alle Aussichten schwinden sollten, mit eigener Kraft aus dem Kanal wieder herauszukommen, dann muß etwas ganz Besonderes geschehen. Dann schleichen wir uns nachts längsseits an einen englischen Bewacher heran und kapern ihn. Wir werden Mann gegen Mann kämpfen müssen! Aber zwei Momente könnten uns dabei zugute kommen, das Überraschungsmoment und die Tatsache, daß wir bewaffnet sind.

„Steuermann", sage ich einmal zu Becker, als wir gerade allein sind, „manchmal denke ich, man müßte nachts einen dieser englischen Bewacher kapern und uns von ihm nach Zeebrügge schleppen lassen." Steuermann Becker blickt mich ernst an. Er ist kein besonderer Freund von solchen Plänen. „Wir schaffen's auch so, Herr Oberleutnant", meint er. Wir sprechen nicht mehr davon, aber meine Idee beschäftigt mich doch weiter, denn ich habe die Verantwortung für Boot und Besatzung. Zwar habe ich das Vertrauen, daß wir die Sperre erreichen, ja daß wir die Sperre auch passieren werden. Aber was wird hinter der Sperre, wenn uns der Strom von der flandrischen Küste ab-, mitten in die Nordsee hineintreibt und unser elektrischer Strom verbraucht ist?

Aber je länger ich die Idee überprüfe und mir meine Leute ansehe, desto stärker melden sich Zweifel. Wie sollen meine ausgehungerten und ausgedörrten Jungens

mit den satten, kraftstrotzenden Seeleuten auf den englischen Fischdampfern fertig werden? Das ist schon ein verdammt schwacher Punkt in der Idee, aber er könnte im Ernstfall vielleicht doch überwunden werden: durch die Kraft der Verzweiflung.

Währenddessen rumort es ununterbrochen im Maschinenraum. Oberaspirant Hausmann und seine Helfer arbeiten Tag und Nacht weiter an der provisorischen Kuppelung. Nur für Minuten setzt das Hämmern, Rasseln und Feilen aus. Da beraten sie wohl, die Wackeren. Nur die hohe Idee hält sie aufrecht und läßt sie immer wieder zurückkehren zu ihrer schweren Arbeit: die Idee, daß sie Boot und Besatzung Rettung bringen müssen.

Zu Beginn des vierten Tages aber kommt Hausmann zu mir und meldet strahlend: „Die Kuppelung ist fertig. Wir können gleich probieren."

Der Motor wird angestellt, läuft, und schon ein kurzer, dumpfer Schlag, das Motorgeräusch bricht ab wie abgeschnitten. Ein Ruck geht durchs Boot. Wir kennen ihn, wir wissen: die Kuppelung ist wieder zu Bruch gegangen. Keiner sagt ein Wort, keiner hat auch nur ein Achselzucken. Nur der Steuermann meint in seinem phlegmatischen Ton: „Na, für soviel Arbeit war die Vorstellung man 'n bißchen kurz."

Das Wort ist nicht schlecht, aber keiner antwortet. Jeder empfindet, daß die Lage noch ernster geworden ist. Hausmann und Döring gehen wortlos wieder an ihre Arbeit. Sie glauben vielleicht nicht mehr an den Erfolg, aber sie setzen sich restlos ein.

Wir sind noch aufgetaucht. Durch Sonnenbeobachtung stellen wir fest, daß wir vorwärts gekommen sind. Das ist das wichtigste, nur darauf kommt es jetzt an! Die Qualen auf dem Grund werden zwar immer größer, aber sie haben einen Sinn. Und abermals geht es hinunter.

Nachmittags sind wir wieder erlöst und können auftauchen. Es ist kühler geworden und etwas diesig. Schnell vergehen die Stunden. Kurz nach Eintritt der Dunkelheit ist es wieder so weit, wir müssen wieder runter. Als wir vorher nochmal Umschau halten, sehen wir plötzlich in der Ferne eine Schnur von Lichtern durchschimmern. Können wir denn schon so weit sein? Kein Zweifel, es sind die Lichter von Boulogne.

Nun vergehen uns die nächsten Stunden auf dem Grunde gleich viel leichter. Die körperliche Not tritt zurück gegen die Gedanken an das greifbare Ziel, gegen die Erwartung, was uns der morgige Tag bringen wird.

Morgens um vier Uhr tauchen wir auf. Pottdicker Nebel! Bisher hatten wir immer klares Wetter, auch wenn wir es gar nicht nötig hatten, und gerade jetzt Nebel. Übel, denn für die Navigation sind wir auf Sicht von Land unbedingt angewiesen. Oder ist es vielleicht doch ein Glück? Bei klarem Wetter könnten wir hier nicht aufgetaucht bleiben, Schiffsverkehr und Bewachung sind dafür zu stark. So können wir uns aufgetaucht treiben lassen, ohne Strom zu verbrauchen, sparen ihn also restlos für die Passage der Sperrlücke. Bis Boulogne werden wir uns auch im Nebel irgendwie hintasten.

Vorläufig treiben wir vorgeflutet, das heißt, das ganze Boot ist unter Wasser, nur der oberste Teil des Turmes, etwa dreiviertel Meter, ragt heraus. Steuermann Becker und ich sitzen im geöffneten Turmluk und halten scharfen Ausguck.

Können uns andere Fahrzeuge sehen? Im Nebel halten sie uns höchstens für ein kleines Fischerboot, bestimmt nicht für ein U-Boot. Außerdem können wir in zehn Sekunden unter Wasser sein und uns vor jeder Überraschung in Sicherheit bringen. Dampfer und Bewacher gleiten wie hinter einem Schleier an uns vorbei. Aber lange, ehe wir sie sehen, hören wir schon das Stampfen ihrer Maschinen auf der ölglatten See.

Inzwischen ist es zehn Uhr morgens geworden. Gleich muß der Strom wechseln, und wir müssen wieder auf den Grund, knapp vor Boulogne. Das Tauchmanöver ist notwendig, doch der Entschluß fällt schwer. Mit dem Tauchen hier hat es eine besondere Bewandtnis. Ich rechne damit, daß wir jetzt unter Umständen auf tieferes Wasser kommen, als wir es bisher im Kanal hatten. Das hat seine Gefahren. Unser kleines Bootchen ist nicht besonders auf Druck erprobt, es ist uns aber gesagt worden, daß wir Tiefen über dreißig bis vierzig Meter vermeiden sollen. Also noch eine kleinere Ungewißheit, ob wir dem Druck standhalten, unmittelbar vor der großen, ob wir durch die Sperrlücke kommen.

Beim Heruntergehen haben wir dreißig bis vierzig Meter schnell erreicht. Dann geht's weiter, Meter um Meter. Bei fünfzig Meter Tiefe lasse ich erst mal halt-

machen und das Boot abkontrollieren. Alles dicht, also weiter. Als wir sechzig erreicht haben, beiße ich auf die Lippen. Scheußlich, sollten wir wirklich die tiefste Stelle erwischt haben, die es überhaupt gibt? Bei dreiundsechzig Meter schlagen wir hart auf — verflixt nochmal, nun auch noch felsiger Grund! Die große Wassertiefe bedeutet an sich schon die schwerste Beanspruchung. Jetzt brauchen nur ein, zwei Niete des Druckkörpers dem ungeheuren Wasserdruck nachzugeben — und wir sind erledigt.

Keine Zeit, lange diese Möglichkeit auszudenken. Der Gegenstrom hat schon eingesetzt und fängt an, am Boot zu zerren. Er legt es mal nach dieser Seite, mal nach jener über, es bumst bald hier, bald dort. Felsengrund!

Es bumst und bumst immer häufiger, immer stärker, immer härter, plötzlich geht das Bumsen über in Stöße, schwere Stöße und Schläge, als bearbeite ein Dampfhammer die eiserne Bordwand . . . der Strom marschiert mit dem Boot über den Felsengrund. Soll dies das Ende sein?

Alle springen entsetzt hoch, alle starren nach der Zentrale. Hilflos wie Kinder! Die Blicke heften sich an mich und an den Oberaspiranten Hausmann, die wir vor Preßluftventil und Tiefenmanometer stehen, klar, das Boot bei höchster Gefahr an die Oberfläche zu drücken.

Aber jetzt auftauchen, bei Gegenstrom, das würde Verbrauch der elektrischen Kraft bedeuten, das wäre so gut wie Verzicht auf die Passage der Sperre! Der Trieb sagt: auftauchen, die Vernunft: unten bleiben! Wir

wollen nicht auftauchen. Wir wollen warten damit, solange es möglich ist, solange unser Boot und unsere Nerven das Warten aushalten können.

Hausmann und ich lassen keinen Blick vom Tiefenmanometer. Unter Gepolter und Getöse hat der Strom inzwischen das Boot von dreiundsechzig Meter bis auf sechsundfünfzig Meter gehoben . . . Da legt es sich plötzlich stark auf die Seite, dann ein Krach, und ein Ruck geht durchs ganze Boot, daß sich kaum einer auf den Beinen halten kann. Schon will Hausmann Preßluft zum Auftauchen geben, aber ich halte ihn am Arm fest — eine Sekunde noch! Warten! Vernunft! . . . Da richtet sich unser braves Bootchen schnell wieder auf, während das Manometer siebenundfünfzig zeigt. Die Erschütterung ist erklärt: beim Marsch über die Felsen sind wir über einen Meter abgestürzt.

Endlich, nach eineinhalb Stunden, ist die Zeit, die der Strom am härtesten läuft, überwunden, das Boot marschiert nicht mehr, die Stöße werden sanfter und sanfter. Wir sehen uns an: wir sind alle in Schweiß gebadet vor Aufregung und Atemnot. Wir japsen nach Luft wie Langstreckenläufer vorm Ziel.

Erschöpft fallen wir auf die Kojen. Wir müssen Kraft sammeln für das, was kommt. Zwei Stunden noch, eine Stunde, zehn Minuten; die Stromstille tritt ein. Wir sind bei Tag vor der Sperrlücke angekommen, wir müssen sie unter Wasser zu passieren versuchen. Der langersehnte Marsch ist nun da. Wir müssen hochkommen auf Sehrohrtiefe. Aber wehe, wenn wir oben

noch Nebel haben und nicht sehen können, dann müssen wir hinunter auf Grund und diese furchtbaren Stunden noch einmal durchleben. Noch sechs Stunden Kalihölle!

Wir kommen hoch. Oben empfängt uns klare Luft und Sonnenschein. Wir sind ziemlich dicht unter der Küste von Boulogne. Schnell stellen wir durch Peilung unseren genauen Schiffsort fest und nehmen dann Kurs auf die Sperrlücke. Der Strom wird gerade ausreichen, um uns etwas über Calais hinauszubringen. Während ich das berechne, kommt ein Bewacher in unmittelbare Nähe, so daß ich das Sehrohr einfahren muß. Etwas später fahre ich das Sehrohr wieder aus. Mir stockt der Atem vor Schreck, aber nur für einen Moment, dann brülle ich in die Zentrale: „Ruder hart Backbord, Maschine höchste Umdrehungen, die überhaupt möglich!"

Über das, was ich sehe, sage ich nichts nach unten, ich will die Unruhe nicht erhöhen. Aber mich selbst überläuft es kalt, wenn ich die endlose Netzsperre betrachte, die in fünfhundert Meter Abstand quer zu unserer Kursrichtung nach Land zu verläuft und von riesigen Bojen getragen wird. Vom Ausliegen dieses Netzes hatte keiner von uns etwas gewußt. Es war uns zwar bekannt, daß auf der linken Seite der Sperrlücke das große Netzgebiet begann, nicht aber, daß unmittelbar vor der Sperre, unter der französischen Küste, noch eine so schwere zweite Sperre ausgelegt war. Und der Strom setzt uns direkt auf diese Sperre zu. Er ist so stark, daß wir, obgleich wir jetzt gegen den Strom gedreht haben und obgleich die elektrische Maschine mit der äußersten

Kraftanstrengung arbeitet, doch noch achteraus langsam auf das Netz zutreiben. Geraten wir in das Netz und verstricken uns in seine Maschen, dann bedeutet das sicheres Verderben!

Wir treiben aufs Netz zu. Unser Schicksal scheint unabwendbar. Da entdecke ich, daß der nach der See zu liegende Flügel der Netzsperre bisher durch das Bewachungsfahrzeug verdeckt war und seitlich höchstens zweihundert Meter von uns ab ist. Diese Chance versuche ich sofort auszunutzen, stelle das Boot schräg zum Strom, so daß wir zwar auf die Sperre zutreiben, zugleich aber auch seitlich nach dem Flügel der Sperre versetzt werden. Ein Wettrennen zwischen rückwärtiger und seitlicher Versetzung: wenn die rückwärtige stärker ist, sind wir erledigt.

Ich kann mit dem Sehrohr nur vorübergehend beobachten, weil der Bewacher noch dicht neben uns ist. Mir scheint, wir treiben rückwärtig mehr als seitlich! Schon sehe ich das weiße Schaumwasser, das der reißende Strom an den Bojen aufwirft. Ich sehe deutlich, wir kommen ihnen näher und näher, alles steht jetzt auf des Messers Schneide, jetzt sehe ich auch die schwere Trosse schwimmen, die das Netz selber trägt, wir laufen auf sie zu, jetzt nur noch wenige Augenblicke und dann — etwa zehn Meter an der enormen Flügeltonne vorbei entrinnen wir knapp unserem Verderben.

Schweißtriefend stehe ich am Sehrohr, bin gänzlich erschöpft, lasse mir von unten einen Extra-Tassenkopf Wasser geben; kann sonst nicht weiter, und doch hängt

der Erfolg von der Zuverlässigkeit meiner Sinne ab. Nun bin ich erfrischt. Nicht einen Augenblick lasse ich unsere Marschroute außer Beobachtung. So eine Überraschung darf uns nicht wieder passieren, wenn wir heute abend noch vor Calais stehen wollen.

Aber alles geht gut. Nach kurzer Zeit befinden wir uns in der Sperrlücke, die Oberleutnant Haecker erkundschaftet hat. Nun läuft alles so ab, wie wir es geplant hatten. Abends, bevor der Strom wechselt, tauchen wir auf, wir müssen unbedingt frische Luft haben. In der Ferne glitzern die Lichter von Calais. Wir sind durch!

Wie oft haben wir diesen Moment in den schweren Stunden der letzten Tage herbeigesehnt.

Bald setzt wieder der starke Gegenstrom ein, wir müssen wieder auf Grund, aber diesmal führt er das Boot nur über weichen Sand, und dieses Schurren und Rauschen klingt uns lieblich im Ohr gegen das, was wir am Abend vorher auf dem Felsengrund von Boulogne erlebt haben. Gegen fünf Uhr morgens tauchen wir auf und lassen uns mit dem Strom ostwärts treiben. Jetzt ist es Zeit, Verbindung mit der U-Flottille zu suchen. Wir rufen funkentelegrafisch die Funkstation des Marinekorps Flandern an. Keine Antwort. Was wird, wenn die uns überhaupt nicht hören? Wer hilft uns?

Auf den Grund gehen wir nicht mehr hinunter. Wir halten es unter Wasser einfach nicht mehr aus! Bei Gegenstrom ankern wir jetzt, bleiben aufgetaucht. Das ist in dieser Gegend nicht mehr so gefährlich, da es hier kaum Bewachung gibt. Ein französisches Torpedoboot

fährt zwar in der Ferne an uns vorbei, aber unter Wasser drücken lassen wir uns nicht. Übrigens kümmert sich der Franzose gar nicht um uns, sondern dampft mit hoher Fahrt nach Calais weiter. Er hat vielleicht Wichtigeres zu tun!

Nach Stromwechsel treiben wir wieder ostwärts. Immer und immer rufen wir die Funkstation des Marinekorps, aber es kommt keine Antwort. Wir haben schon so lange nicht den Dienst von Norddeich empfangen, der auch den Heeresbericht enthält. Das macht mich nervös. Ist irgend etwas an der Front nicht in Ordnung? Oder hat nur unsere eigene Station durch die große Feuchtigkeit im Boot keine Reichweite mehr. Wir müssen Verbindung herstellen. Wie könnte man uns sonst helfen? Jetzt sind wir auf Hilfe angewiesen. Der Strom setzt uns nordöstlich auf Holland zu. Wir kommen jetzt in die Gegend, in der die englischen Minenfelder anfangen. Weit voraus kommen bereits die ersten Oberflächenständer in Sicht.

Hausmann und Meyer haben all die Zeit unverzagt an ihrer Kuppelung gearbeitet. Vielleicht kommt noch alles in Ordnung! Heute abend soll Erprobung sein, aber ich halte mich schon jetzt dauernd im Maschinenraum auf.

Gegen halb acht Uhr abends läßt mir der Steuermann melden: „Achteraus kam eben ganz kurz aufgetauchtes U-Boot in Sicht, hat aber gleich wieder getaucht. Abstand etwa vier Seemeilen!" Ich fliege auf den Turm. Das fehlte gerade noch, uns jetzt von einem Engländer abknallen zu lassen, nachdem wir uns so lange herum-

gequält haben. Voraus die Minensperre muß uns sichern. Wir haben noch ein letztes bißchen Strom in der Batterie, das reicht gerade aus, um uns hinter die englische Minensperre krabbeln zu lassen. Wenn wir die erst hinter uns haben, dann ist zwar unsere Batterie restlos leer, aber wir sind auch so gut wie sicher vor dem englischen U-Boot; durch seine eigenen Minen fährt keiner gern. Mit ganz langsamer Fahrt schleichen wir uns zwischen zwei dicken Minen, die halb aus dem Wasser zagen, hindurch. Ihre Nebenmänner sind nicht zu sehen, die lauern in der Tiefe.

Wir haben die Minen ein gutes Stück hinter uns gelassen und die Maschine gestoppt. Ich gehe wieder hinunter in den Maschinenraum. Ich muß jetzt sehen, wie die Arbeit fertig wird, und dabei vergeht eine Stunde.

Plötzlich klingelt die Alarmglocke. Ich stürze in die Zentrale. Der Steuermann brüllt mir schon entgegen: „Fluten so schnell wie möglich, U-Boot taucht direkt neben uns auf!"

Ich eins zwei drei die Leiter rauf zum Turm, ein Blick, und ich brülle nun meinerseits: „Nicht fluten, nicht fluten!" Prustend wie ein Wal hebt sich dreißig Meter neben uns ein U-Boot aus dem Wasser und zeigt zwei große Augen und ein Haifischmaul.

Drüben fliegt der Turmdeckel auf, Mützenschwenken, der kleine Oberleutnant Hans Valentiner schreit zu mir herüber: „Mensch, Fips, haben Sie einen Dusel! Hielt Sie für einen Engländer, hatte schon Torpedo klar, brauchte nur noch auf den Knopf zu drücken — — da,

im allerletzten Augenblick, sehe ich Ihr schwarz-weiß-rotes Auge! Es hat Sie beschützt! ... Aber schade um meinen Engländer!"

Es stellt sich heraus, daß Hänschen Valentiner vom fürsorglichen Flottillenchef Auftrag hatte, uns zu suchen. Er will uns nun gleich im Triumph nach Hause führen, aber auch wir haben unseren Stolz, wir wollen erst unsere neue Kupplung probieren.

Nach einer Viertelstunde sind wir so weit, doch als die Maschine angestellt wird, gibt es wieder nur die bekannten Rucke durchs Boot. Es hat nicht sein sollen, ich drücke Hausmann die Hand ...

Bald hat uns Hänschen im Schlepp und zieht uns durch grelleuchtende nächtliche See nach Ostende.

Ankunft in Ostende am Vormittag; telefonische Meldung beim Flottillenchef Bartenbach in Brügge, er will nicht glauben, daß ich es bin, er hat uns längst aufgegeben.

Wir hören jetzt auch, daß die anderen drei Kanalboote ebenfalls ohne Erfolg zurückgekehrt sind, und das gibt uns einen gewissen Trost.

Unser braves „UB 2" hat noch viele gute Dienste bei der U-Flottille Flandern geleistet; nur eine Fahrt in den Englischen Kanal hat es nicht mehr gemacht. Mit Hänschen Valentiner und seiner Besatzung aber hatten wir noch manches gemeinsame Erlebnis, und treue Kameradschaft verband uns, bis auch sie durch den unerbittlichen Krieg von uns gerissen wurden.

Was geht an der englischen Küste vor?

Die Unternehmung von „UB 2" nach Le Havre war zwar nicht das gewesen, was man einen militärischen Erfolg nennen kann, aber ein rein sportlicher Erfolg war es auch nicht, denn es war ein Kampf der Besatzung um Erhaltung und Rückkehr des Bootes gewesen, der auf Leben und Tod ging. Und das war der tiefere Wert dieser Unternehmung, daß die gemeinsam durchlebten Strapazen und Gefahren die Besatzung zu einem Bund zusammengeschweißt hatten, der jetzt die Grundlage wurde für alle unsere späteren Erfolge.

Lange brauchte „UB 2" nicht im Hafen zu liegen. Die Kuppelung wurde repariert, und für die fünf Mann, die wegen Herzleiden, die sie sich bei der Unternehmung zugezogen hatten, ausgeschifft werden mußten, kamen neue Leute an Bord. „UB 2" war wieder fahrbereit.

Die nächste Unternehmung führte uns an die englische Südostküste, in die Nähe von Lowestoft. Es war in einem jener Abschnitte des U-Boot-Krieges, wo wir es hauptsächlich auf feindliche Kriegsschiffe abgesehen hatten, da wir Handelsschiffe nur unter den ungünstigsten Bedingungen hätten angreifen können.

Es war bereits der zweite Tag der Unternehmung.

Tagsüber waren wir unter Wasser in Sicht der englischen Küste gefahren, hatten in der Ferne englische Zerstörer passieren gesehen und waren auch in die Nähe von zwei Bewachungsfahrzeugen gekommen, die vor der Küste auf und ab patrouillierten. Zum Angriff waren wir aber nicht gekommen.

Die Dunkelheit bricht herein. Wieder ein Tag ohne Angriffsmöglichkeit! Dazu unsere elektrische Batterie durch die langen Unterwasserfahrten fast leer gefahren, also auch Nachtangriff unmöglich, da wir erst wieder Batterie aufladen müssen. Wir haben deshalb schon am Spätnachmittag von der Küste abgehalten und befinden uns jetzt in einem Gelände, wo wir annehmen, ungefährdet auftauchen und Batterie laden zu können.

Die See ist aalglatt, kein Lüftchen regt sich, der Himmel sternklar, die Nacht dunkel und warm. Fern im Westen einzelne Lichter an der englischen Küste. Hin und wieder plätschert es an der Bordwand. Wenn einer von uns spricht, glauben wir, es müsse meilenweit zu hören sein. Und wie weit nun erst das Batterieladen, das wir notwendigerweise betreiben müssen und bei dem der Dieselmotor und die Ventilationsmaschine gleichzeitig laufen müssen und jede für sich schon einen tollen Krach macht.

Der Maschinenlärm inmitten dieser gefährlichen Stille wird mir, je länger die Ladung dauert, immer unsympathischer. Ich muß dauernd an die zwei Bewachungsfahrzeuge denken, die mir bei Tage entwischt sind. Wenn sie uns jetzt hören, sind sie gewarnt. Und ich

hoffe doch so sehr, wenigstens eines von ihnen im Überwassernachtangriff umzulegen. Im Überwassermarsch hat unser Boot eine gewisse Aussicht, doch noch zum Angriff zu kommen, auch wenn der Bewacher zufällig mal ausweichen sollte.

Als deshalb nach etwa zwei Stunden die Batterie kaum wieder einigermaßen aufgefüllt ist, lasse ich die Ladung abstellen — was den Ohren ordentlich wohltut — und pirsche dann langsam und beinahe unhörbar mit der elektrischen Maschine auf die Küste zu. So kommen wir nach einiger Zeit dem Gebiet näher, wo wir am Tage die zwei Bewacher gesichtet haben. Wir stoppen und legen uns auf die Lauer. Wollen doch mal sehen, ob wir hier nicht was zu fassen kriegen. Wir liegen etwa drei Seemeilen von der Küste ab, etwas südlich von Lovestoft.

Jetzt, nachdem alle Fahrt aus dem Boot heraus ist, liegt eine beinahe aufregende Stille über dem Wasser. Wohin man sieht, glaubt man überall in dem Dunkel noch dunklere Schatten zu sehen. Immer wieder fliegt das Doppelglas vor die Augen, und immer wieder hat man sich getäuscht. Was die Sinne von Minute zu Minute erregter werden läßt, ist, daß jedes Maß für Entfernungsschätzung verloren scheint. Nicht nur der Horizont bleibt unsichtbar, auch die Wasserfläche, die im Doppelglas vor den Augen erscheint, verschwimmt in unbestimmbarer Entfernung. Sie kann ebenso zweihundert Meter wie zweitausend Meter ab sein. Dabei immer das Gefühl, jeden Augenblick kann von irgendeiner Seite plötzlich einer der Bewacher ganz dicht heran

sein. Aufregung packt uns alle vier, den Steuermann, mich und die beiden Ausguckposten, die wir oben auf dem Turm beobachten.

Weit entfernt glauben wir jetzt das dumpfe Schlagen einer Schiffsmaschine zu hören. Wir hoffen, daß es einer der beiden Bewacher ist. Da wir uns merkwürdig unsicher fühlen in der Beurteilung dessen, was wir in dieser dunklen Nacht sehen oder zu sehen glauben, lasse ich das Boot vorfluten. Die Tauchtanks werden so weit gefüllt, daß das Boot mit dem etwa drei Meter hohen Turm nur etwa einen Meter über die Wasserfläche hinausragt. Jetzt haben wir die Gewißheit, daß wir ein herannahendes Fahrzeug bestimmt eher sichten werden als dieses uns; außerdem können wir dann in wenigen Sekunden unter Wasser sein. Wir fühlen uns gleich viel sicherer.

Wir warten und warten. Das ferne Geräusch hört nicht auf. Plötzlich haben wir das Gefühl, als sei die Nacht noch dunkler geworden, ohne daß wir uns zunächst darüber Rechenschaft geben können, warum. Da bemerken wir, daß inzwischen alle Lichter an der Küste, die in der Ferne flimmerten, erloschen sind. Jetzt erst ist absolute Dunkelheit ringsum.

Warum haben die Engländer mit einem Schlag ihre Küste verdunkelt? Sind Zeppeline im Anmarsch? Will man die Küste vor ihnen unkenntlich machen und ihnen dadurch Navigierung und Bombenabwurf erschweren? Wir sehen und hören nichts weiter, die Nacht bleibt schwarz und still, und jetzt hat auch das ferne Geräusch,

das von einer Schiffsschraube herzurühren schien, aufgehört.

So liegen wir fast dreiviertel Stunden auf der Lauer und horchen in den Weltenraum. Da — ein schwaches Brummen. Zunächst hat es nur einer von uns gehört, jetzt hören wir es alle. Das Brummen wird langsam stärker. Das werden unsere Zeppeline sein! Die Stärke des Brummtons bleibt jetzt gleichmäßig; das Brummen selbst ist nur fern, aber dauernd hörbar. Plötzlich fahren wir alle zusammen. Die ganze Küste flammt auf in grellem Licht! Zehn bis zwanzig Scheinwerfer strahlen in wildem Durcheinander gegen den Sternenhimmel. Ein märchenhaft schönes Bild. Beim grellen Licht der Scheinwerfer können wir genau feststellen: kein Fahrzeug zwischen uns und der Küste.

Dann, ebenso plötzlich, wie das Strahlengewirr kam, ist es wieder erloschen. Nach fünf Minuten liegt wieder alles in Finsternis. Das Brummen ist noch zu hören, aber es ist schwächer geworden. Was folgt jetzt?

Bald wieder dieses dumpfe Schlagen einer Schiffsschraube, aber stärker als vorher. Unsere Augen durchbohren die Dunkelheit ... da wird plötzlich ein Schatten sichtbar, wir erkennen einen der gesuchten Bewacher, der nach Süden läuft. Er ist aber so weit ab, daß wir nicht schießen können, und läuft so viel Fahrt, daß wir ihn auch nicht einholen können. Wir können nichts tun als warten und hoffen, daß der Bewacher irgendwann auf Gegenkurs zurückkommen wird. Auf- und Abpatrouillieren ist ja ihre Aufgabe.

Noch haben wir keine halbe Stunde gewartet, als tatsächlich wieder ein Bewacher in Sicht kommt, gleichzeitig aber auch ein zweiter, der etwas weiter ab und hinter dem ersten fährt. Der erste Bewacher kommt jetzt direkt auf uns zu, schnell machen wir einen Torpedoschuß klar. Die Kursrichtung des Bewachers ist günstig. Wir können für den Torpedoangriff die Position einhalten, die wir gerade innehaben, wir drehen nur etwas, dann stoppen wir, und nun ist alles schußgerecht. Wir werden beim Schuß etwas dicht an den Bewacher herankommen. Das ist nicht sehr sympathisch. Zumal sich jetzt, wo auf dem Wasser ein Gegenstand zu sehen ist, die Sichtigkeit doch als größer erweist, als wir vorher angenommen haben. Daran läßt sich aber nichts mehr ändern. Im überfluteten Zustand ist unser Boot sehr unhandlich, und zum Ablaufen ist nicht mehr genügend Zeit.

Der Bewacher kommt ziemlich schnell näher, seine Umrisse werden immer deutlicher. „Alle Mann auf Tauchstationen!" Wir sind bereit, das Boot auf ein einziges Kommando hin innerhalb von zehn Sekunden unter die Wasseroberfläche verschwinden zu lassen.

Der Steuermann und ich sitzen im Turmluk, fiebernd vor Spannung. Die Situation wird mit jedem Augenblick toller. Immer klarer tritt der Bewacher aus der Finsternis hervor. Wir wagen nur noch zu flüstern. Jetzt können wir sogar Einzelheiten auf seinem Vorschiff erkennen, das Geschütz und die beiden Wachposten. Der Bewacher ist nun so dicht dran, daß auch er uns unbedingt sehen muß. Er kann uns eigentlich in der Dunkelheit nur für ein

Ruderboot halten. Unwillkürlich beugen der Steuermann und ich uns vor, um einen noch kleineren Schattenriß abzugeben. Das Kommando „Fluten!“ habe ich schon auf den Lippen, denn jetzt muß unbedingt der Augenblick kommen, wo er uns sichtet und zum Rammstoß ansetzen wird.

Da leuchtet plötzlich von seiner Brücke ein Lichtschein auf und schnell hintereinander weitere: mit einer kleinen Morselampe morst er Zeichen zu uns herüber. Noch hält er uns anscheinend für ein Fischerboot. Keine Zeit zum Ablesen, unsere ganze Aufmerksamkeit ist nur darauf gerichtet, zu beobachten, ob er Kurs durchhält oder auf uns zudreht. Jetzt hört das Morsen einen Augenblick auf. Als die offenbar von uns erwartete Antwort nicht kommt, fängt es von neuem an.

Wir liegen weiter unbeweglich, beißen die Zähne zusammen, müssen durchhalten, bis unsere Schußgelegenheit kommt. Verdammt kitzlige Situation! Wir sind für ihn zum Greifen nahe! Wenn er uns jetzt als U-Boot erkennt, rennt er uns sofort über den Haufen! Es wird immer brenzliger, aber ich will nicht nachgeben, schicke den Steuermann in den Turm und sitze nun allein im Luk, den Lukdeckel in der Hand, klar zum Dichtschmeißen. Ich schimpfe leise vor mich hin, wage nur immer ganz kurz hinüberzugucken zum Bewacher, so unangenehm deutlich kann ich alle seine Einzelheiten erkennen. Er muß mich doch ebenso deutlich sehen wie ich ihn! Sekunden verrinnen, eine Ewigkeit. Er hat uns immer noch nicht als U-Boot erkannt. Jetzt fehlen nur noch

wenige Augenblicke bis zum Torpedoschuß. Alles strafft sich in mir, ich richte mich auf, schätze alle Schußdaten, ziele, rufe: „Achtung — los!“ Und dann jagt unser Torpedo auf den Bewacher zu. Bange Sekunden des Wartens, dann ein Schlag durchs Boot, und fast gleichzeitig steigt eine riesige Detonationssäule am Heck des Bewachers in die Höhe. Im Boot schreien sie „Hurra! Bewacher sinkt!“ Wie gebannt starre ich auf das sinkende Schiff, da ruft plötzlich der Steuermann, der inzwischen wieder zu mir heraufgeklettert ist: „Der andere Bewacher hält ja direkt auf uns zu!“ — und schleunigst bringen wir uns unter Wasser in Sicherheit.

Die Erlebnisse dieser Nacht lassen uns auf dem Grunde noch lange keinen Schlaf finden. Spät erst lösen wir uns deshalb am nächsten Morgen vom Grund und gehen auf Sehrohrtiefe, um Umschau zu halten. Wir sind allein, nichts Verdächtiges rundum, laufen unter Wasser aus Sicht der Küste, tauchen dann auf und laden Batterie. Schon drei Stunden laden wir, immer und immer wieder suche ich die um uns lagernde Dunstwand mit dem Doppelglas ab. Da — sechs Strich Steuerbord — ist das nicht ein Schatten? Alle Ausguckposten richten ihre Doppelgläser nach der angegebenen Richtung.

„Es scheint ein Segler zu sein!“ ruft einer von ihnen, und wir beobachten nun, wie langsam erst zwei große Segel aus dem Dunst hervortreten und schließlich auch der Schiffsrumpf sichtbar wird. Wir laden ruhig weiter — der läuft uns so leicht nicht weg! Eine halbe Stunde später haben wir unsere Batterieladung beendet und

steuern auf den Segler zu. Er ist bei dem lauen Wind während der ganzen Zeit kaum vorwärts gekommen.

Wir gehen an den Segler heran. Ich muß plötzlich an „UB 4" denken. „UB 4", das in den Hoofden operieren sollte, ist seit zwei Monaten überfällig. In Brügge nahm man an, daß „UB 4" von einer englischen U-Boots-Falle erledigt worden ist. Ob es wirklich stimmt? Na, wir wollen hier mal, für alle Fälle, 'n bißchen vorsichtig sein mit dem Vogel!

Es weht jetzt eine schwache Brise aus Norden. Der Segler hält mit ganz geringer Fahrt nach der Küste zu. Ich laufe erst in seiner Kursrichtung auf, so daß ich gut vorlich von ihm stehe, und drehe dann direkt auf ihn zu. Ich habe alle Mann auf Tauchstation geschickt und auf dem Turm das Maschinengewehr aufbauen lassen. Nur der Steuermann, der Maschinengewehrschütze Schlör und ich sind noch oben.

Auf etwa fünfhundert Meter Abstand lege ich dem Segler eine Reihe von Schüssen vor den Bug. Nichts regt sich auf dem Pott. Ich frage Steuermann Becker: „Ob die Beefs unsere Schüsse tatsächlich nicht gehört haben?"

„Herr Oberleutnant, das müssen sie gehört haben, mir scheint die Sache mulmig."

„Die Sache werden wir gleich klären. Schlör, spritzen Sie dem alten Kasten mal ein paar Erbsen an Deck."

Der Maschinengewehrschütze feuert vier, fünf einzelne Schüsse hinüber, aber noch immer regt sich auf dem Segler kein Bein.



Das Boot halb getaucht auf Jagdstellung
Von links: Steuermann Becker, Funk-Gast Schepp, der leitende Ingenieur Hausmann, der Verfasser



Reparaturarbeiten in schwerer See

Hinten am Ruderrad steht ein richtiger alter Seemann, die Shag-Pfeife zwischen den Zähnen. Halb von uns abgewandt, starrt er nach der anderen Seite. Wir sind jetzt schon auf dreihundert Meter herangekommen. Ich begucke mir den Kerl durchs Doppelglas ganz genau und sage noch: „Entweder ist der Rudermann da drüben gänzlich doof oder Gemütsathlet" — — da sehe ich plötzlich aus der Kajüte vier, fünf Mann an Deck springen, ein paar Verschläge auseinanderreißen und ein Geschütz frei machen. Sofort fangen sie an, auf uns zu schießen. Ich habe inzwischen schon längst „Schnellfeuer!" befohlen, aber das Schnellfeuer besteht nur aus zwei Schüssen, dann Pause, Gefummel vom MG-Schützen, und dann kleinlaute Meldung: „Versager!" Natürlich, wie immer, wenn's brenzlich ist!

Jetzt kommt der erste Schuß der Beefs. Er liegt weit. Blitzschnell haben wir uns alle drei geduckt, als wir es über uns wegsausen hören. Der zweite Schuß schlägt fünfzehn Meter vor uns aufs Wasser. Schlör behauptet: „MG wird gleich wieder klar!" Der nächste Schuß wird unbedingt treffen! Wir müssen machen, daß wir wegkommen! Ich brülle nur: „Fluten!" drehe mit Hartruder und höchster Fahrt ab, stopfe währenddessen Becker und Schlör vor mir ins Luk hinein und kann beim Dichtschmeißen des Lukdeckels gerade noch sehen, wie unmittelbar neben dem Boot der dritte Schuß das Wasser hoch aufspritzen läßt. Während des Tauchmanövers bange Sekunden; noch kann uns jeder Treffer den sicheren Garaus machen.

Aber unser Bootchen ist durch Abdrehen so elegant ausgewichen und hat so blitzschnell getaucht, daß wir im Nu auf sicherer Tiefe sind. Da kann uns kein Treffer mehr erreichen. „Das wär beinah ins Auge gegangen!" meint Becker, als das Tiefenmanometer zehn Meter anzeigt. „Das werde ich den Brüdern heimzahlen", knirsche ich. Dann gehe ich mit dem Boot runter auf zwanzig Meter Tiefe und laufe gleichzeitig mit äußerster Kraft auf die englische Küste zu. Der Segler muß ja nach diesem Erlebnis unbedingt das Bedürfnis haben, sich an der Küste, in der Nähe der englischen Bewachung, in Sicherheit zu bringen. Denn daß wir noch eine Kleinigkeit mit ihm abzurechnen haben, wird er sich doch wohl denken können. Und bevor er dort anlangt, will ich ihn abfangen und mit Torpedo angreifen. Ich weiß zwar, daß dem Segler schwer mit dem Torpedo beizukommen ist, da er geringen Tiefgang hat, und ich weiß auch, daß der Torpedo deshalb ganz flach eingestellt werden muß, wodurch er unsicheren Tiefenlauf erhält. Aber einerlei, der Kerl muß einen Denkzettel bekommen, der sich gewaschen hat, und dafür setze ich meine letzte Waffe, nämlich diesen Torpedo, rücksichtslos ein. Meine Leute sind im Bilde, Schlör hat natürlich unsere Abfuhr unten schon erzählt.

Ich berechne, daß wir nach etwa zwanzig Minuten in guter Schußposition zum Segler sein können. Nach Ablauf dieser Zeit vermindere ich Fahrt und gehe vorsichtig auf Sehrohrtiefe. Ein spannender Augenblick. Wo wird der Bursche jetzt sein?

Im Sehrohr erscheint erst von unten gesehen die grüne Wasseroberfläche und kommt immer näher. Jetzt durchbricht das Sehrohr sie hin und wieder und ermöglicht ganz kurze Ausblicke — vom Segler nichts zu sehen. Schließlich liegt das Sehrohr ganz frei über der Oberfläche, und da sehe ich auch schon unseren Freund fast genau an der Stelle, wo ich ihn vermutet, herankommen.

„Junge, Junge, dem werden wir mal zeigen, was 'ne Harke ist!" Langsam drehe ich das Boot auf Schußkurs. Wir sind schon ziemlich dicht am Segler, das Sehrohr zeige ich daher nur für kurze Sekunden. Jagdfieber packt mich. Wir kommen immer näher, ich erkenne die einzelnen Leute, wie sie sorgfältig nach allen Seiten Ausschau halten. Wenn sie uns jetzt nur nicht sehen! Ich rufe in die Zentrale: „Tiefensteuerung unbedingt Strich steuern!" Das heißt, keine Tiefenschwankung, sonst sieht der Segler das zu hoch herausragende Sehrohr und weicht aus.

Jetzt noch einige Augenblicke bis zum Schuß. Ich bin schon ganz außer Puste durch das viele Rauf- und Runterklettern auf der Leiter, aber gleich ist es ja so weit. „Achtung!" rufe ich langgezogen, dann fahre ich das Sehrohr kurz aus, die Visierlinie liegt richtig, und nun: „Looos!" Ein Aufrucken geht durchs Boot, ein Zeichen, daß der Torpedo herausgeschossen ist. Jetzt kommt der schwierige Moment für die Tiefensteuerung: nämlich das Boot trotz der großen Erleichterung, die es durch das Herausschießen des Torpedos erfahren hat, doch noch auf Tiefe zu halten. Das Boot will jetzt vorne raus-

kommen an die Oberfläche und bockt wie ein Gaul! Schnell stürzen, auf ein Zeichen, alle Mann voraus und drücken es durch ihr Gewicht wieder runter auf richtige Tiefe.

Auch das Sehrohr habe ich währenddessen ganz eingefahren. Jede Spur will ich vorm Segler verbergen, bevor er nicht getroffen ist.

Der Steuermann hat Uhrzeit genommen und fragt: „Welcher Schußabstand, Herr Oberleutnant?" — „Etwa dreihundert Meter." — „Dann muß der Torpedo in zwanzig Sekunden am Ziel sein", meint er nach einem Blick auf die Tabelle. Richtig, nach zwanzig Sekunden eine mächtige Detonation, daß das ganze Boot nur so wackelt. Hurrarufe. „Preßluft auf alle Tanks!" Wir wollen schnell auftauchen und zusehen, wie der Segler geplatzt ist.

Wie ein Korken, den man im Waschbecken unter Wasser gehalten hat, schießt das Boot an die Oberfläche. Kaum sind wir mit dem Turm einen Meter über Wasser, reiße ich den Turmdeckel auf, springe raus und erstarre buchstäblich! Als ob überhaupt nichts geschehen wäre, läuft der Segler auf dreihundert Meter Abstand an uns vorbei, hat uns auftauchen sehen und fängt nun sofort an, auf uns zu schießen. Aufschlag direkt neben dem Turm, so daß wir noch eine Dusche mit abbekommen. Ich schleunigst ins Luk und schreie: „Fluten, Maschine äußerste Kraft voraus!"

Im Handumdrehen sind wir wieder auf sicherer Tiefe. Kriegsrat mit Steuermann und leitendem

Ingenieur. Wie können wir dem Englishman jetzt noch beikommen, nachdem dieser Lausetorpedo Grundgänger war! ? — (Daher auch die große Detonation.) Keine Möglichkeit! Beide Torpedos verschossen, und unser Maschinengewehr haben wir bei dem Schnelltauchen nicht mehr unter Deck bekommen, nun ist es durch das Seewasser überhaupt unbrauchbar geworden. Mit elender Wut im Bauch gebe ich Befehl zum Rückmarsch.

Jetzt ist mir aber klar, wie „UB 4" mit seiner Besatzung ums Leben gekommen ist: denen wird's so ähnlich wie uns ergangen sein, nur daß wir noch mal gerade so mit knapper Not entwischt sind.

Na, künftig müssen wir beim Zusammentreffen mit englischen Zivilisten auf See etwas auf Distanz bleiben. Sie treiben doch zu gern Sport . . . selbst mit Kanonen. Wir werden diesen Sport mitmachen, nur können wir uns nicht jedesmal vorher erkundigen, ob die Herren auch wirklich eine Kanone an Bord haben!

Freunde in der Luft

Das Erlebnis mit dem Segler, der sich als U-Boot-Falle entpuppte, war für uns bitter, denn zusammen mit anderen Erfahrungen zeigte es, daß unsere kleinen U-Boote bei ihrer schwachen Armierung nicht einmal gegen bewaffnete englische Hochseefischer wirkungsvoll vorgehen konnten. Der Flottillenchef ordnete deshalb an, den Kampf gegen diese Segler nach Möglichkeit immer durch zwei zusammenarbeitende U-Boote zu führen. Zu einem solchen Unternehmen bekamen mein Freund, der Oberleutnant zur See Hans Valentiner, und ich im August 1915 Befehl. Wir liefen gemeinsam von Brügge nach Zeebrügge, mußten aber dort wegen dicken Nebels erst noch stundenlang herumliegen und waren froh, als wir nach Aufklaren endlich draußen auf See waren und die Gefahren der Küste — darunter auch die scharfen Erfrischungsgetränke beim Molenpapst — hinter uns hatten.

Ein eigenartig sicheres Gefühl, nun auf einmal zu zweien zu marschieren. Es dauert natürlich eine gewisse Zeit, bis wir herausgefunden haben, wie man am praktischsten zusammen marschiert und wie man sich zu verhalten hat, wenn beide Boote beim Herannahen eines

Gegners tauchen müssen. Es kommen einige Male englische Zerstörer in Sicht, wenn auch leider nicht in Angriffsentfernung. Wir tauchen, und trotzdem die Unterwasserfahrt verschiedentlich Stunden dauert, finden wir uns immer bald wieder.

Am Spätnachmittag des zweiten Tages befinden wir uns in der Höhe von Lowestoft, etwa dreißig Seemeilen von der englischen Küste entfernt. Die See ist ruhig, eine leichte Brise steht aus West, die Sonne ist durch tiefliegende Dunstschleier verdeckt. Valentiner fährt in Kiellinie etwa dreihundert Meter hinter mir. Ich selber stehe oben auf dem Turm meines Bootes und sehe zufällig nach achtern. Da macht Valentiners Boot Winkspruch. Wir zeigen sofort „Verstanden" und lesen ab: „Steuerbord querab Zeppeline!"

Alles blickt hin, und tatsächlich erkennen wir jetzt, von den Wolken noch halb verdeckt, drei Zeppeline. Majestätisch, aber doch mit hoher Fahrt kommen sie unter Gebrumme heran. Immer deutlicher heben sich ihre Umrisse aus dem Dunst ab. Ihre Höhensteuerung ist schwankend. Bald fahren sie für kurze Zeit unter den Wolken, bald verschwinden sie wieder minutenlang unseren Blicken. Wenn sie uns nur sehen können! Sie fahren zwar nur auf etwa fünfhundert bis sechshundert Meter Höhe, aber unsere Bootchen sind ja so kleine Punkte auf See, daß sie wirklich leicht übersehen werden können, und das ist unsere Angst!

Viel zu früh, lange bevor sie uns bemerken könnten, schießen wir unsere Erkennungssignale und warten

gespannt auf die Antwort; natürlich kommt sie nicht. Immer näher und näher kommen die gewaltigen Kerle. Schnell wachsen sie ins Riesenhafte, ihre Leiber wirken in dem Dunst wie mythologische Ungeheuer. Wenn wir nicht wüßten, daß es unsere eigenen Luftschiffe sind, könnte einem bei ihrem überwältigenden Anblick das Herz in die Hose sacken. So aber sind wir namenlos stolz: es sind ja unsere Luftschiffe.

Wir schießen weiter einen Erkennungsstern nach dem anderen, wir wollen von ihnen unbedingt gesehen werden. Jetzt sind sie nur noch knapp fünfhundert Meter von uns ab, und das Brausen der Motoren wird geradezu betäubend — aber immer noch haben sie uns keine Antwort gegeben. Da scheint der mittlere Zepp uns plötzlich entdeckt zu haben, seine Spitze neigt sich abwärts, er schießt direkt auf uns zu. Offenbar hält er uns für feindliche U-Boote! Ich sehe nach achtern zu meinem guten Valentiner, der ist schon mitten im Tauchen begriffen. Nun aber fix runter auch wir!

Die Leute, die eben noch auf dem Turm gestanden haben, poltern nur so ins Boot. Himmelherrgottnochmal, wenn wir von dem eine Bombe kriegen, die sitzt! Es hat keiner mit der Stoppuhr dabeigestanden, aber ich glaube fast, noch nie haben wir ein Tauchmanöver so schnell zustande gebracht wie in diesem Moment. Alle Tanks werden aufgerissen, das Boot wird im Handumdrehen zu schwer, ist kaum mehr zu halten und fällt wie ein Stein auf den Grund. Dort unten kommen wir alles andere als sanft an, dennoch atme ich erleichtert auf.

Kaum haben wir uns einige Sekunden besonnen, da schlägt eine Explosion von solcher Gewalt ans Boot, wie wir es noch nicht erlebt haben. Der Steuermann lacht und meint: „Es ist wirklich doch 'ne Pracht, wie unsere deutschen Bomben ziehen." Mir ist aber noch verdammt schwül zumute; noch eine solche Marke in unserer Nähe, und wir haben ausgemeckert. Aber gottlob, es bleibt alles ruhig, und bald tauchen wir wieder auf. Unsere Zeppeline, denken wir, werden hoffentlich doch andere Arbeit zu verrichten haben, als ihre kleinen U-Boot-Kameraden auf See zu belästigen.

Tatsächlich befinden wir uns da oben allein auf weiter Flur. Auch Hänschen Valentiner ist noch nicht zu sehen. Seine Hochachtung vor unseren Zeppelinen ist offenbar noch größer als meine. Nach zehn Minuten erscheint er an der Oberfläche, wir legen uns gleich längsseit voneinander, um erst mal ein kleines Palaver zu machen.

Ganz dolle Kiste. Unsere Sternsignale haben die Luftschiffe offenbar nicht gesehen. Aber daß sie es nicht wenigstens versucht haben, durch Sternsignale vom Luftschiff aus unser Erkennungssignal anzufordern, das ist allerhand. Wir müssen unbedingt Meldung darüber an den Admiralstab machen! „Haben Sie sich eigentlich auch die Nummern von den Luftschiffen gemerkt?" frage ich Valentiner. „Ja", antwortet Hänschen, „besonders die Nummer des mittleren Luftschiffs, das wohl die Bombe geworfen hat: Nummer 35!" Das wäre ja 'ne feine Schweinerei, dann hätte mir also mein eigener Vetter, Herbert Ehrlich, Kommandant von „Z 35", den

Garaus machen wollen. Na, warte, alter Junge, dafür sollst du büßen, aber schwer büßen — im Kasino!

Die Zeppeline haben, wie wir später feststellen konnten, unsere Signale wirklich nicht gesehen. Unsern Bootstyp gab es nicht in der Deutschen Bucht, dem eigentlichen Aktionsgebiet der Zeppeline, und so kamen sie gar nicht auf den Gedanken, daß wir etwas anderes als englische U-Boote sein könnten. Selbst Freunde in der Luft sind immer unsichere Kantonisten für uns U-Boote!

Als Valentiner und ich meinen Vetter zufällig ein halbes Jahr später zu fassen kriegten, haben wir uns wieder versöhnt, er hat aber für die Kostprobe, die er uns aus der Luft zugeworfen hatte, eine fast ebenso erhebliche aus dem Weinkeller des Kasinos anfahren müssen.

Handelskrieg nach Prisenordnung

Im April 1916 bekam ich ein neues Boot, „UB 39". Es gehörte zu einer Klasse von Booten, die eine verbesserte Ausgabe meines guten „UB 2" war.

Auf der Werft von Blohm & Voß in Hamburg gebaut, war es etwa doppelt so groß wie „UB 2", hatte statt einer Dieselmaschine deren zwei und einen fast dreimal so großen Aktionsradius wie mein erstes Boot. Außerdem hatte es aber auch für den Angriff aus der Überwasserfahrt eine wesentlich stärkere Bewaffnung, nämlich außer einem Maschinengewehr noch eine 8,8-Zentimeter-Schnellfeuerkanone. Den größten Teil meiner Besatzung von „UB 2" hatte ich mit auf das neue Boot nehmen können, das war unsere Hauptstärke.

Leicht und sicher ließ sich mit dem neuen Typ fahren, ganz anders als mit meinem alten „UB 2". Spielend legten wir die Überfahrt von Kiel nach Zeebrügge zurück, und eine Zeit voll von erfrischenden und erfolgreichen Fernunternehmungen begann. Gottlob hatten wir mit dem eintönigen Vorpostendienst an der Küste nichts mehr zu tun, den mußten jetzt neue junge Kommandanten auf unseren alten Booten versehen.

Immer noch führten wir Handelskrieg nach Prisen-

ordnung, immer noch durften wir gegen die für den Feind arbeitenden Handelsschiffe, feindliche und neutrale, erst dann etwas unternehmen, wenn wir sie vorher angehalten und ihre Papiere untersucht hatten.

Bei einer der ersten Fahrten mit dem neuen Boot, die an die englische Ostküste ging, kamen wir in die Nähe der kleinen Hafenstadt Seaham und sahen aus der Gegend des Hafens bei westlichem Winde dicke weißliche Rauchschwaden nach See zu treiben. Ein Blick in die Karte belehrte mich, daß es sich hier um ein großes Eisenwerk handelte, das südlich des Städtchens Seaham auf hoher Steilküste lag. Jetzt selbstverständlich Kriegsmunitionsfabrik! Vor meiner nächsten Unternehmung erbat ich mir deshalb vom Flottillenchef die Erlaubnis, diese Kriegsmaterialienfabrik unter Feuer nehmen zu dürfen. Die Erlaubnis bekam ich, aber Korvettenkapitän Bartenbach machte mich auf die englischen Küstenbefestigungen aufmerksam, unter deren Schutz das Städtchen liegen mußte, und empfahl größte Vorsicht.

Vierzehn Tage später geht es los gegen Seaham. Gleich am ersten Nachmittag nach meiner Ankunft im Operationsgebiet gehen wir dicht an die Küste heran und machen aus der Unterwasserfahrt die notwendigen Feststellungen. Der Wind ist günstig, weht von der Küste ab nach See, also Bombardement noch am selben Tage in der Abenddämmerung! Auf genau abgemessener Entfernung und in günstiger Bombardementsstellung legen wir uns auf Grund. Wir wollen die Abenddämmerung zum Bombardement benutzen, weil unser Boot dann

von Land aus gegen den dunklen Horizont schwer zu erkennen ist und überdies noch, bei dem günstigen Westwind, in einen Dunstschleier des Eisenwerks selbst gehüllt wird. Außerdem nehmen wir an, daß die Belegschaft des Werks am Abend schwächer ist, denn unser Ziel sind nicht Menschen, sondern Kriegsmaterial.

Das Gelingen des Bombardements ist große Glückssache. Dauernd sind englische Bewachungsfahrzeuge in der Nähe. Wenn sie zufällig zur Bombardementszeit gerade vor Seaham stehen, was durchaus sein könnte, dann ist die Aufgabe unmöglich durchzuführen, dann muß das Bombardement auf einen anderen Tag verlegt werden.

Gegen acht Uhr dreißig abends treffen wir unter allgemeiner Spannung die Vorbereitungen zum Auftauchen. Die Granaten werden mit Zündern versehen. Die Artilleriemannschaft malt dabei allerhand freundliche Grüße an die Engländer auf die Granatköpfe. Unsern ganzen Granatenvorrat dürfen wir jetzt nicht verfeuern, wir müssen noch etwas übrigbehalten für den Handelskrieg. Alles in allem haben wir hundert Schuß an Bord. Die Artilleriemannschaft bittet mich, gerade neununddreißig Schuß für die Beschießung freizugeben. Das ist eigentlich ein bißchen wenig, aber auf die nahe Entfernung, auf die wir schießen wollen, ist ja jeder Schuß unbedingt Treffer, und da läßt sich mit neununddreißig Schuß schon allerhand umlegen. Aber warum eigentlich gerade neununddreißig Schuß? Damit es später in den Berichten heißen könne, „UB 39" habe

neununddreißig Schuß auf die Eisenwerke von Seaham abgegeben. Gut denn! Neununddreißig Granaten für Seaham!

Kurz nach neun Uhr ist die Zeit zum Auftauchen gekommen. Ich nehme Rundblicke durchs Sehrohr. Wie ich mir berechnet habe, ist es bereits stark dämmrig, und leichter Westwind drückt weißen Qualm gerade über die Gegend, wo wir auftauchen wollen; uns selbst nimmt dieser Qualm die Sicht auf das Werk, so dicht unter der Küste liegen wir. Wir verändern unsern Schiffsort, bis wir die Fabrikanlagen wieder gut sichten können. Unmittelbar neben dem Eisenwerk sehen wir das kleine Städtchen Seaham. Nördlich und südlich von unserer Bombardementsstellung patrouillieren verschiedene Bewachungsfahrzeuge; außerdem nördlich ein englischer Zerstörer. Er läuft mit langsamer Fahrt von der Küste ab. Aber alle diese Fahrzeuge werden uns mit ziemlicher Sicherheit nicht sehen können, ebensowenig wie etwa vorhandene Küstenforts, in so ungünstiger Beleuchtung stehen wir für sie. Und wenn sie uns auch sehen können, unser Feuerüberfall auf die Werke muß sich mit so großer Schnelligkeit abspielen, daß wir schon fertig damit sind, ehe Bewachung und Forts wissen, was eigentlich los ist.

Sobald wir auf gutem Bombardementskurs sind, gebe ich Befehl zum Ausblasen, und schnell kommt das Boot an die Oberfläche. Artilleriealarm! Die Mannschaften stürzen an Deck und machen ihr Geschütz klar. Schon nach wenigen Sekunden meldet der Wachoffizier,

Leutnant Busse: „Geschütz klar zum Feuern." Ich gebe den Befehl „Schnellfeuer!" und nun jagt in schnellster Folge eine Granate nach der anderen aus dem Rohr. Unser Feuer liegt richtig, Treffer auf Treffer in die Werke! Ehe Bewachungsfahrzeuge oder Küstenforts noch zur Besinnung kommen, haben wir schon unsere neununddreißig herausgejagt, und Wachoffizier meldet: „Feuer durch!" Das war glänzend. Noch hat niemand etwas gegen uns veranlaßt. Alles scheint wie vom Donner gerührt. Aber als wir uns jetzt entfernen wollen, sehen wir Bewachungsfahrzeuge fast von allen Seiten unter mächtiger Rauchentwicklung auf Seaham zulaufen, auch den Zerstörer. Nun aber schnell unter Wasser, jetzt wird's ungemütlich. Und auf dreißig Meter Tiefe bringen wir uns in Sicherheit und laufen ab.

Gleich am nächsten Morgen geht der Überwasserhandelskrieg für uns los. Wir versenken in kurzer Zeit, trotz großer Schwierigkeiten, unter anderem auch vierzehn Fischdampfer. Es muß eine ganz bestimmte Kategorie von Seeleuten sein, die immer wieder den Mut finden, auf Fischdampfern einzusteigen, nachdem sie verschiedentlich Versenkungen mitgemacht haben. Solche Versenkungen sind für die Betroffenen alles andere als ein Spaßvergnügen. Denn wenn wir beispielsweise bei schlechtem Wetter versenken, können wir uns nicht darum kümmern, daß die Rettungsboote die Küste auch richtig erreichen. Darüber sind sich diese Burschen auch klar. Und man muß deshalb den Humor bewundern, den sich diese englischen Fischerleute trotz ihres harten Daseins

bewahrt haben. Wenn wir sie an Bord nehmen, werden sie von uns gut behandelt, und wir klönen oftmals mit ihnen, als Seemann zum Seemann.

Einmal hatten wir bei der Versenkung eines Fischdampfers auch mal wieder acht solcher Fischerleute an Bord genommen. Da tritt plötzlich ein Mann aus der Gruppe hervor, betrachtet uns alle gründlich und bittet dann, dem Kommandanten vorgeführt zu werden. Ich lasse ihn an den Turm herantreten und frage, was er wünsche, worauf er mir in halb militärischer Haltung heraufruft: „Ich möchte Ihnen melden, Sir, daß ich nun zum drittenmal auf Ihrem Boot bin, und ich danke Ihnen, daß Sie mich jedesmal so gut behandelt haben.“ „I hope to see you another time“ („Ich hoffe, Sie gelegentlich wiederzusehen“), antworte ich ihm mit einladender Handbewegung, was die anderen Fischerleute mit schallendem Gelächter quittieren.

Mehrere Tage später treten wir den Rückmarsch an. Als wir die Mole von Zeebrügge in Sicht bekommen, müssen besondere Vorbereitungen getroffen werden. Auf der äußersten Spitze der Mole ist nämlich eine kleine Sperrbatterie von 8,8-Zentimeter-Schnellfeuerkanonen angelegt, und die wird geführt vom Oberleutnant der Reserve der Küstenartillerie Schütte. Er ist der rechte Flügelmann der ganzen Westfront, und jedermann kennt ihn wegen seines abgeschiedenen Daseins an der Spitze der 2000 Meter langen Mole nur unter dem Namen „der Molenpapst“.

Der Molenpapst ist der netteste Kerl auf der Welt.



Geschützreinigen nach der Beschießung des Eisenwerkes von Seaham



Englische Seeleute an Bord des U-Bootes während der Versenkung ihres Schiffes
Sie wurden dann im eigenen Rettungsboot zur nahen Küste entlassen

U-Bootsleute, die aus- und einlaufen, können von ihm alles haben, was sie wollen, insbesondere stets einen herzhaften Trunk. Fast jeder von uns, der an der Mole vorbei muß, geht erst mal am Molenkopf längsseit und sagt dem Molenpapst guten Tag. So auch ich beim Auslaufen das letztemal, und da habe ich mit dem wackeren Recken um eine Pulle Schampus gewettet, daß es uns gelingen würde, von jedem Fahrzeug, das wir versenkten, auch die Schiffsglocke mitzubringen. Tatsächlich ist mir das geglückt, und daraus ergibt sich die Notwendigkeit besonderer Vorbereitungen.

Zum Beweis unseres Erfolges lasse ich zunächst dicht vorm Passieren an unserem Mast eine erbeutete englische und eine holländische Flagge hissen und darunter das Signal „Zahl 16" setzen — entsprechend der Zahl der von uns versenkten Schiffe. Und außerdem werden am Geländer des Achterschiffes auf jeder Seite je acht Schiffsglocken aufgehängt, darunter zwei ganz gewaltige Dinger. Für je zwei Schiffsglocken wird ein Mann zur Bedienung dazugestellt.

Auf der Mole ist inzwischen schon alles auf mein unvorschriftsmäßiges, aber aufsehenerregendes Signal hin zusammengelaufen. Als wir nun ganz dicht am Molenkopf vorbeifahren, lasse ich auf ein verabredetes Zeichen mit allen sechzehn Glocken ohrenbetäubenden Lärm anschlagen, und nun vollführen die Molenleute vor Freude geradezu kannibalische Tänze. Wir wollen diese Stimmung unter dem Molenvolk ausnutzen und legen für ein paar Minuten an der Mole an, vielleicht

können wir unser Wettobjekt gleich mit an Bord nehmen, denn wir haben einen elenden Durst auf was Herzhaftes. Und wirklich kommt jetzt der edle Molenpapst selbst anmarschiert und überreicht uns, mit einer Träne im Auge, die zugesagte Flasche Schampus. Es wird ihm sichtlich schwer, sich von uns zu trennen.

Jetzt haben wir es plötzlich aber sehr eilig, wieder wegzukommen. Die Flasche reicht höchstens aus, um uns drei durstige Seelen während der Fahrt durch den Brügger Kanal in eine Stimmung zu bringen, die den schönen Erfolgen unserer Unternehmung angepaßt ist. Teilen wollen wir sonst gern mit den Molenleutchen, aber es muß ja nicht gerade jetzt sein.

Wo bleibt Leutnant Busse?

Wir von der U-Flottille Flandern hatten John Bull schon ganz gehörig zugesetzt. Die Engländer wußten bereits, was sie an der U-Flottille Flandern hatten. Denn wenn von allen unseren Waffen die U-Boot-Waffe diejenige war, die den Engländern am meisten an die Nieren ging, so waren es von allen U-Boot-Gruppen wiederum gerade die flandrischen U-Boote, die ihnen besonderen Verdruß bereiteten. Dort in Brügge, Zeebrügge und Ostende saßen wir ihnen geradezu vor der Haustür, auf der Nase, im Genick. Eine U-Boot-Flottille vor London hätte den Engländern kaum unbequemer werden können als unsere Flottille, deren Aufgabe es war, gegen Englands Lebensnerv zu operieren, den Ärmelkanal. Ja, wenn man uns nur erlaubt hätte, dem Gesetz unserer Waffe gemäß zu handeln, wenn man uns nur nicht von oben Beschränkung auf Beschränkung auferlegt hätte, durch die unsere Erfolge so geschmälert wurden! Worauf wartete man? Warum setzte man uns nicht voll ein? fragten wir immer wieder, wenn wir nach Rückkehr von unseren Fahrten im Brügger Kasino zusammen saßen, Erfahrungen austauschten und fröhlich waren. Doch der

Frohsinn war nicht immer bei uns zu Hause. Wie oft mußten wir der vielen Kameraden gedenken, die nicht zurückgekehrt waren ...

Über fünfzig Prozent der deutschen U-Boote sind verlorengegangen. Von den flandrischen U-Booten sind dreiundachtzig Prozent verlorengegangen. Wenn es eine scharfe Ecke des Seekrieges gab, so war es die, die man uns, der U-Flottille Flandern, zugewiesen hatte.

Als im September 1916 die Entscheidung zum rücksichtslosen U-Boot-Krieg immer noch nicht fallen wollte, entschloß sich der Flottillenchef nochmal zur Durchführung einer ähnlichen Unternehmung, wie er sie vor einem Jahr mit den kleinen U-Booten durchgeführt hatte, nämlich zu einem gleichzeitigen Vorstoß mit vier Booten in den Englischen Kanal. Nur sollte diesmal der Vorstoß von den erheblich leistungsfähigeren „B 2"-Booten ausgeführt werden. Unter den vier abgeteilten Booten war auch mein „UB 39". Die Wahl der Operationsgegend war ganz uns selbst überlassen. Wir vier Kommandanten kamen überein, dort zu operieren, wo es jedem von uns am günstigsten schien. Die Straße Dover—Calais wollten wir bei Nacht passieren, weil man dann den von Bewachungsfahrzeugen geschleppten U-Boots-Netzen am leichtesten ausweichen konnte.

Bei schönem Wetter liefen die vier Boote aus. An Tonne 2501, die von den Engländern etwa zwölf Seemeilen nordöstlich von Calais ausgelegt worden war, trafen wir, die wir wegen einer kleinen Maschinenstörung ein gutes Stück zurückgeblieben waren, die drei

anderen Boote. Sie hatten alle hintereinander an der Tonne festgemacht. Wir gesellten uns zu ihnen und warteten die Abenddämmerung ab. Gegen sechs Uhr dreißig machten wir uns alle vier nach Westen auf den Marsch und verloren uns in der dunklen Nacht gegenseitig schnell aus den Augen. Die Passage der unendlich langen Reihe englischer Netzschlepper, das heißt also der mit zirka 100 Meter langen U-Boots-Schleppnetzen ausgerüsteten Fischdampfer, die quer zu unserer Kursrichtung lagen, war nicht ganz einfach, da ihre Linie dauernd von englischen Zerstörern abpatrouilliert wurde. In der Mitte des Kanals geht der Marsch dann weiter nach Westen.

Ich strebe dem Westausgang des Kanals zu, wo ein lebhafter Verkehr ein- und ausfahrender Dampfer zu erwarten ist und geringe englische Gegenwirkung. Die Nahrungsmittel sind in der Heimat schon rar geworden. So ist es für uns ein großes Ereignis, daß wir gleich auf dem ersten Dampfer, den wir versenken, dem englischen Dampfer „Targus", dreitausend Stück Eier erbeuten, die wir im engen Raum unseres Bootchens kaum unterbringen können. In den folgenden Tagen besteht das normale Gericht für den einzelnen Mann aus zwölf bis vierzehn Eiern. Nachdem der größte Eierhunger gestillt ist, verfallen die Leute auf die tollsten Ideen, um die Eier anzubringen. Besonders beliebt ist Kaffee mit drei bis vier eingeschlagenen Eiern. An eine Aufbewahrung der Eier ist bei der großen Hitze, die im Boot herrscht, leider nicht zu denken, so muß jeder einzelne wegputzen, was er nur kann, damit nichts verdirbt.

Wir haben sehr gute Erfolge, doch sind wir nach einigen Tagen wegen Anwachsens der feindlichen Bewachung gezwungen, unsere Tätigkeit mehr nach Westen, in die Nähe der Insel Quessant zu verlegen, wo englische und französische Bewachungsstreitkräfte uns weniger behindern.

Am drittletzten Tag der Unternehmung wird das Wetter plötzlich ganz diesig, so daß wir nun besonders vorsichtig operieren müssen, da jetzt immer die Gefahr der Überraschung besteht. Gegen Mittag kommt aus Südwesten ein mittelgroßer Frachtdampfer in Sicht. Wir können an seiner Bordwand die norwegischen Neutralitätsabzeichen erkennen, legen ihm einen Schuß vor den Bug und fordern ihn durch Flaggensignale auf, im Beiboot seine Papiere zu uns herüberzubringen. Es stellt sich heraus, daß es der Dampfer „Pronto" ist, der Lebensmittel von Spanien nach England bringen will, also „Konterbande" führt.

Nach Durchsicht der Schiffspapiere fordere ich den Kapitän durch Flaggensignal auf, sein Schiff zu verlassen, mit einem seiner Beiboote zu uns herüberzukommen und gleichzeitig ein leeres Beiboot mitzubringen. Er folgt sofort, und als das Boot und das leere Beiboot bei uns sind, besetze ich das Beiboot mit unserem Prisenkommando. Das Prisenkommando besteht aus Leutnant Busse, einem Unteroffizier und zwei Mann. Es soll zum Dampfer übersetzen und an der Bordwand Sprengpatronen zur Versenkung anbringen.

Das Übersetzen ist glatt vonstatten gegangen, und sofort werden die Vorbereitungen für die Versenkung getroffen. Um die Übersicht nach allen Seiten zu wahren und das Prisenkommando beim Hervortreten irgendwelcher Fahrzeuge aus dem Dunst rechtzeitig zurückholen zu können, fahren wir mit unserem Boot währenddessen mit langsamer Fahrt im Kreise um den gestoppt liegenden „Pronto".

Gerade schlage ich so den zweiten Kreis und befinde mich ganz in Nähe des Dampfers, da zeigt der Steuermann plötzlich mit dem Arm in nordöstlicher Richtung und ruft: „Da kommt ein Dampfer!" Wir richten alle unsere Doppelgläser nach Nordost. Pfui Deibel, was ist das? Vor dem Dampfer fährt noch ein großer Zerstörer! Sein Abstand von uns ist etwa zweitausend Meter. Wenn er uns jetzt sieht, kann er in zwei Minuten bei uns sein. In diesen zwei Minuten müssen wir unser Prisenkommando von Bord des „Pronto" abholen und dann noch tauchen. Gemeine Situation.

Mit äußerster Kraft fahre ich hinter den Dampfer in Deckung, so daß der Zerstörer mich nicht mehr sehen kann, und pfeife aus Leibeskräften auf der Batteriepfeife das verabredete Signal: Befehl zum sofortigen Verlassen des Dampfers. Die Leute vom Prisenkommando haben gut aufgepaßt und springen sofort in das bereitliegende Beiboot, das glücklicherweise auf der Seite des Dampfers liegt, wo ich mich mit dem U-Boot befinde. Schnell nehmen wir sie herüber zu uns an Bord. Gottlob mal wieder alles klar gegangen! Wir tauchen und laufen

dann unter Wasser ab, solange wir den Zerstörer mit seinem Transport durch unser Sehrohr sehen können. Anscheinend hat uns der Kerl überhaupt nicht bemerkt.

Aber „Pronto" ist noch nicht versenkt, das muß nachgeholt werden. Wir warten noch ein Weilchen, der Zerstörer kommt aus Sicht; wir tauchen auf und laufen zurück zum „Pronto". Aber wie sollen wir das Prisenkommando rüberbringen? Die beiden Beiboote sind längst abgetrieben, und der Seegang ist so stark, daß „Pronto", der nun ohne Fahrt in der See liegt, wild hin und her rollt. Ich will ihn aber auf jeden Fall versenken. Mit einem forschen Manöver fahre ich so dicht an dem Dampfer vorbei, daß ich ihn nicht berühre, das Prisenkommando aber doch die Möglichkeit hat, an den herunterhängenden Taljen der vorher zu Wasser gelassenen Boote auf den Dampfer überzuspringen. Gewarnt durch die Überraschung von vorhin, befehle ich dem Prisenkommando, erst mal eins von den noch zurückgebliebenen Rettungsbooten des Dampfers zu Wasser zu bringen. Das geschieht, und dann fangen wir wieder an, mit dem Boot Kreise zu fahren.

Nach etwa fünf Minuten kommt plötzlich aus der Richtung, in der der Zerstörer mit dem Transportdampfer verschwunden ist, ein Schatten mit grellweißer Bugsee in Sicht. Wir erstarren vor Schreck. Es ist der Zerstörer von vorhin, der offenbar erst seinen Transportdampfer hat in Sicherheit bringen wollen und nun mit Höchstgeschwindigkeit direkt auf uns zukommt. Wir befinden uns diesmal mit dem Boot auf der Leeseite des

Dampfers, aus der auch der Zerstörer kommt. Wir müssen also schleunigst kehrtmachen, um wieder auf die andere Seite des Dampfers, in Deckung zu kommen. Dabei fahren wir etwa dreißig Meter hinter dem Heck des Dampfers vorbei. Vom Zerstörer aus sind wir jetzt einen Moment frei vom Dampfer. Da kracht auch schon die erste Salve aus allen Geschützen des Zerstörers und kurz darauf eine zweite. Die Salven liegen so dicht am Boot, daß es von den detonierenden Granaten nur so wackelt. Aber ich bin schon hinter dem Dampfer, und sofort stellt der Zerstörer sein Feuer ein. Vermutet er Menschen auf dem Dampfer, oder möchte er ihn noch heil einschleppen? Einerlei, es ist unser Glück.

Wie ein Wilder pfeife ich wieder auf der Batteriepfeife das Rückkehrsignal. Drei Mann des Prisenkommandos erscheinen an der Reling und rufen herunter:

„Wir können Herrn Leutnant Busse nicht finden!"

„Wenn Leutnant Busse nicht in einer Viertelminute gefunden wird, ohne ihn zurückkommen. Ein Mann dauernd melden, was Zerstörer macht!" brülle ich durchs Megaphon, denn hinter dem Dampfer können wir den Zerstörer nicht sehen.

Da winkt der Beobachter des Prisenkommandos plötzlich wie wahnsinnig mit den Armen ab und schreit immer wieder: „Zerstörer hält direkt auf uns zu!"

Jetzt heißt's für mich Ruhe bewahren! Verdammt nicht nochmal! Was soll ich jetzt machen? Prisenkommando in Feindeshand fallen lassen? Meine schneidigsten Leute? Unmöglich. Ich kann nichts tun als

pfeifen. Der Steuermann und ich pfeifen auf unseren Batteriepfeifen wie die Wahnsinnigen. Wenn sie jetzt nicht kommen ... Jetzt steht das ganze Boot auf dem Spiel.

Nun ist auch der letzte Mann, der mir die Bewegungen des Zerstörers melden sollte, von der Reling des Dampfers verschwunden. Jetzt bin ich gänzlich aufgeschmissen. Was soll ich tun? Ich muß unbedingt sehen, was der Zerstörer macht. Nur mit dem Steuermann allein auf dem Turm, fahre ich in höchster Tauchbereitschaft ganz vorsichtig an das Heck des Dampfers heran, um herumzugucken nach dem Zerstörer; wie eine Maus, die aus ihrem Loch nach der Katze Umschau hält.

Da, kaum zu glauben, kommt hinter dem Heck des Dampfers das Beiboot mit dem ganzen Prisenkommando, also auch mit Busse, der hastig an seiner Hose rumarbeitet. Sie versuchen gegen den Seegang anzupullen und auf die andere Seite des Dampfers zu kommen. Es gelingt nicht. Immer wieder wird das kleine Boot durch die See zurückgeschlagen. Die Leute im Boot schreien ununterbrochen zu uns herüber. Wir verstehen sie nicht. Sie bewegen ihre Arme wie verrückt. Ist der Zerstörer so nahe? Es ist, als ob sie uns abwinkten. Endlich fassen wir, was sie uns begreiflich machen wollen: „Zerstörer kommt immer näher. Weg! Weg!"

Höchste Gefahr! Aber mein braves Prisenkommando will ich doch nicht im Stich lassen. So gehe ich im Bogen, also aus der Deckung des Dampfers heraus, hinten ans Heck, direkt auf das Rettungsboot zu, verliere dabei durch

den Seegang mein Boot aus der Gewalt und ramme das Rettungsboot mit unserem Prisenkommando!

Aber im selben Moment, wo ich aus der Deckung des Dampfers heraustrete, hat auch der Zerstörer hart abgedreht, zeigt uns seine ganze Breitseite, und rumps! ist auch schon wieder eine Salve heraus. Leutnant Busse und seine braven Leute treiben im lecken Boot auf uns zu. Der Zerstörer schießt weiter. Zwischen der zweiten und dritten Salve, mitten in den Aufschlägen, die um uns herum jaulen, gelingt es uns mit Ach und Krach, die vier Mann an Bord zu übernehmen, sie ins Turmluk zu stopfen, Lukdeckel dichtzuschmeißen und das Boot unter Wasser zu bringen.

Da, bei sieben Meter, ein Krachen und Bersten, daß der Steuermann und ich uns aschfahl angucken. Was war das? Boot sinkt tiefer und tiefer, allmählich wird es stiller und stiller, auf vierzig Meter befinden wir uns in Sicherheit. Aber was mag das Bersten gewesen sein? Ich glaube, wir haben zu dicht neben dem Dampfer getaucht und oben mit dem Turm den Boden des Dampfers berührt. Und richtig, wir stellen später fest: unsere Brücke auf dem Turm ist nur noch ein Trümmerhaufen. Unser Hauptsehrohr ist rechtwinkelig umgekippt. Ruderantrieb und Magnetkompaß liegen wild durcheinander. Gottlob ist aber das Reserverohr noch intakt. Wir können die Unternehmung fortsetzen.

Es ist nun etwas Ruhe im Boot eingetreten, und ich frage Leutnant Busse, warum er denn auf meinen Notpfiff nicht sofort von Bord gegangen sei. Er meint, er

habe den Pfiff gar nicht gehört, denn an Bord des „Pronto" habe er plötzlich den unwiderstehlichen Drang gefühlt, endlich mal wieder auf einem vernünftigen „Örtchen" zu verschwinden. Dabei habe er sich so vertieft, daß er die Umwelt einfach vergessen habe . . .

Ich bin froh, daß ich meinen Busse und mein Prisenkommando wiederhabe. Busse ist ein famoser Junge, und ich schätze seine in jeder Lage bewiesene Unbekümmertheit besonders hoch, aber das war mir doch ein bißchen zu dicke gewesen, und die Abreibung, die er jetzt von mir bezog, war von entsprechender Saftigkeit . . . Schon eine halbe Stunde später sitze ich mit meinem Busse wieder beim Glas Portwein. Er hat mir versprochen, seiner verschwiegenen Liebhaberei künftig nur an Land nachzugehen.

Orkan in vierzig Meter Tiefe

Auf „UB 39" bekamen wir nach jeder neuen Unternehmung immer mehr das Gefühl, mit unserem Boot über eine wirklich scharfe Waffe zu verfügen. Die Einschränkungen in der Kriegführung lasteten zwar schwer auf uns, und sie wurden gelegentlich sogar noch ausgedehnt, aber wir sahen doch den Erfolg unserer Arbeit, fühlten und wußten, daß wir dem Ganzen schon wertvolle Dienste geleistet hatten.

Wenn man dann allerdings an die Möglichkeiten dachte, die in solch einem U-Boot steckten, wenn man sich sagte, daß in ihm endlich die Waffe gefunden war, durch die man dem Feind unseren Willen aufzwingen und den Krieg beenden könnte, und dann an das wenige dachte, daß man, an diesem Großen, Entscheidenden gemessen, leisten durfte, dann wurden alle Hoffnungen ganz klein. Denn — draußen, auf der offenen See, und ganz besonders im Ärmelkanal, sah man den Schiffsverkehr, sah, ganz anders als die Heimat oder die Armee oder gar die hohe Politik, wie dem Feind aus aller Welt die Kraft zum Kampf gegen uns in unentwegtem Strome zufloß. Und der Gedanke wurmte einen, daß man es in der Hand gehabt hätte, diesen Strom zu drosseln und

eines Tages vielleicht sogar versiegen zu lassen: an diesem Tage hätte der Feind um Frieden bitten, hätte die englische Flotte kapitulieren müssen.

Inzwischen führten wir weiter Handelskrieg nach Prisenordnung, legten unsere Minen, vernichteten so viele Tonnage, wie wir mit gebundenen Händen nur vernichten konnten, und lernten unsere U-Boote immer sicherer handhaben. Bald gingen wir mit „UB 39" wieder raus, fuhren in den Englischen Kanal und bezogen wieder dasselbe Tätigkeitsgebiet wie bei der ersten Unternehmung. Schöne Erfolge erkämpften wir uns, bis eines Tages ein Weststurm von solcher Gewalt kam, wie ich ihn bisher noch nicht und auch später nicht wieder erlebt habe.

Schon einen Tag vor dem Sturm war die Dünung so enorm, daß wir mit unserem Geschütz kaum noch arbeiten konnten. Unter unsäglichen Schwierigkeiten wurde auch an diesem Tag noch ein Dampfer versenkt. In der Nacht setzte das Unwetter ein, und gleich mit solcher Gewalt, daß wir uns an der Oberfläche der See einfach nicht halten konnten; Sturzsee auf Sturzsee ging über den Turm hinweg, so daß die Wache auf dem Turm kaum mehr Luft kriegte und die Wassermassen durch das offene Turmluk nur so ins Bootinnere geflutet kamen. So mußten wir unsere Zuflucht unter Wasser suchen und gingen gleich so tief, wie es überhaupt für unser Boot statthaft war. Ich wollte eigentlich auf vierzig Meter steuern. Die See aber war so ungeheuerlich, daß sie selbst auf diese Tiefe hinunterwirkte und daß wir dort unten

fast ebenso durch Wellenberg und -tal gesenkt und gehoben wurden wie an der Oberfläche. In den tollsten Bewegungen sausten wir ständig zwischen vierzig und fünfzig Meter hinauf und hinab. Vollkommen führerlos schien das Boot, und blasser Schreck durchfuhr uns oftmals, wenn es beim Hinuntergehen aussah, als könnte das Boot bei seinem Marsch in die Tiefe überhaupt nicht mehr gebremst werden, doppelt fatal bei der Tiefe von dreitausend Meter, die wir hier hatten.

Wie die Wahnwitzigen mußten die Tiefensteurer arbeiten, um die Bewegungen des Bootes wenigstens in ganz geringem Maße zu beeinflussen. Das ergab Zustände und Aufregungen, wie sie längere Zeit einfach nicht auszuhalten waren. In unserer Not legte ich deshalb das Boot quer zur See, um auf diese Weise zu versuchen, eine Besserung unserer Lage herbeizuführen. Aber was wir jetzt erlebten, war eher noch schlimmer als besser, denn aus dem schweren Stampfen ging das Boot in ein Schlingern über, wie es übler in einem so engen Raum einfach nicht vorstellbar war. Gleichzeitig machte das Boot aber auch noch die verflixten Tiefenschwankungen weiter, die allerdings nicht mehr so stark waren wie bei der Unterwasserfahrt direkt gegen die See, aber immer noch beängstigend genug.

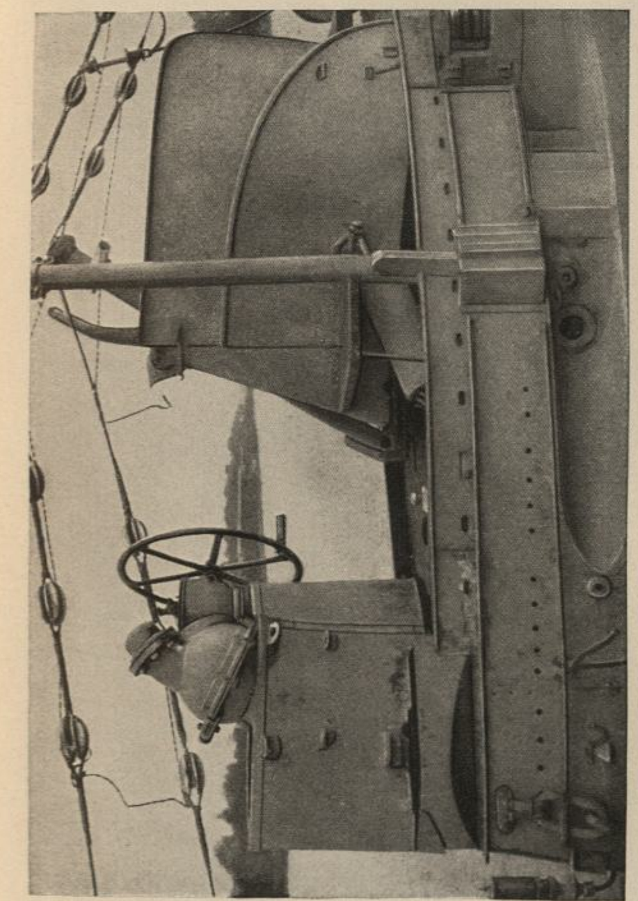
Das alles zusammen ergab derartig widerwärtige Bewegungen, daß nun auch die ältesten Seeleute schwer seetoll wurden. Und das trug nicht gerade dazu bei, die Luft zu verschönern. Obwohl ich schon sehr bald Luft-

reinigung anstellte und Sauerstoff zusetzen ließ, hatten wir Schädel zum Platzen.

Außerdem war natürlich für die Verantwortlichen bei dieser Unterwasserfahrt an Schlaf überhaupt nicht zu denken, so ungewöhnlich benahm sich das Boot, so sehr erforderte es in jedem Augenblick gespannteste Aufmerksamkeit, obwohl die Augendeckel vor Müdigkeit immer wieder dichtklappen wollten.

Dann, nach zwölf schweren Stunden, war es mit unseren Kräften vorbei. Was sollte nun werden? Was uns oben, im tosenden Sturm, erwartete, hatte uns die Nacht gezeigt. Hier unten aber zerrte das Gefühl an den Nerven, mit jeder See hinabzusausen in bodenlose Tiefe und dort zusammengepreßt zu werden, platt wie eine Wanze. Zwölf Stunden haben wir dieses Gefühl ertragen, wir hatten genug: Lieber den Sturm oben, als diese Hölle. Auftauchen!

Als wir bei zwanzig Meter ankommen, werden wir plötzlich wie von unsichtbarer Hand gefaßt und in einem Zuge bis an die Oberfläche gehoben. Ich fahre währenddessen schnell das Sehrohr aus, und was ich jetzt, an der Oberfläche angekommen, sehe, ist unbeschreiblich gewaltig und schön. Das ganze Meer aufgewühlt zu einer einzigen Gischt. Ein Hexenkessel, in dem alles toll durcheinanderwirbelt. Wellenberge von unvorstellbarer Höhe und Mächtigkeit. Wie eine Alpenlandschaft, die von einer ungeheuren Gewalt in Bewegung gesetzt wird. Der Orkan hat die Gischt gepackt und in weißen Strähnen durch die Luft gefegt.



Unser beschädigter Turm nach dem Tauchmanöver unter dem sinkenden „Pronto"



Von der Unternehmung zurück
Der Verfasser inmitten seiner Mannschaft

Während ich dieses großartige Schauspiel genieße, beobachte ich, wie unser Boot selbst inmitten all dieser Naturgewalten halten kann, sehe es die steilsten Abhänge mit unheimlicher Geschwindigkeit hinabgleiten, aber im Wellental sich wieder besinnen und ganz brav und tapfer die nächste haushohe Mauer, die nun auf uns zustürzt, als ob sie uns begraben wollte, leicht hinanklettern und immer wieder an der Oberfläche bleiben. Sorgfältig beobachte ich dies eine Weile, es wiederholt sich immer wieder, und dann sage ich mir, das Boot wird seinen Weg machen. Die Wellenberge sind bei ihrer gewaltigen Höhe so lang, daß sich auch von Wellenkamm zu Wellenkamm große Abstände bilden, und das ist für uns günstig. Außerdem sind dadurch die Wellenhänge nicht zu steil, so daß unser verhältnismäßig kurzes Boot sich leicht jeder Steigung anpassen kann. Wir haben also Aussicht, weniger Wasser bei der Überwasserfahrt überzunehmen als bei Beginn des Sturmes, wo die See noch verhältnismäßig kurz war.

Gegen die See wollen wir nicht fahren, denn dann würde die Gewalt des Sturmes uns das Wasser direkt ins Gesicht peitschen, und wir wären dann wieder aufgeschmissen. So drehe ich mit dem Boot herum, wobei es erst quer zur See zu liegen kommt und wir das Gefühl haben, gleich zu kentern. Dann lege ich es direkt vor die See. Immer noch aus dem Sehrohr heraus stelle ich fest, daß jetzt das Boot, wenn die Maschine langsame Fahrt läuft, wunderbar ruhig, ja verhältnismäßig trocken in der tobenden See liegt, und öffne nun das Turmluk, um

frische Luft ins Boot zu bekommen und gleichzeitig das Boot von der Brücke führen zu können.

Der Kreiselkompaß funktioniert nicht mehr. Er war den gewaltigen Stößen, die das Boot in der See erfuhr, nicht gewachsen. Aber auch unsere Reserve, der Magnetkompaß auf der Brücke, ist durch den Sturm unbrauchbar geworden.

So haben wir also überhaupt keinen Kompaß mehr zur Verfügung. Wie wollen wir jetzt das Boot in der tosenden See in einer bestimmten Richtung halten? Das ist nur möglich, wenn auch der Rudergänger die See mit eigenen Augen sehen kann. Wir müssen die Rudereinrichtung oben auf dem Turm in Betrieb nehmen.

Das ist leichter gesagt als getan. Denn es zeigt sich, wenn wir vor der See laufen, daß hin und wieder doch buchstäblich der ganze Turm unter Wasser gesetzt wird und die See den Rudergänger und mich, die wir als einzige auf dem Turm stehen, einfach über Bord spülen würde, wenn wir uns nicht dauernd mit allen Kräften anklammern würden. Den Rudergänger und mich lasse ich deshalb mit Tauwerk und Riemen oben auf dem Turm schwer vertäuen und im Turm einen Mann klarstellen, der uns sofort mit bereitgehaltenem Messer von allem befreien kann, sowie Gefahr vorliegt. Ich selber stehe unmittelbar neben dem Deckel des Turmluks und werfe ihn jedesmal, wenn eine See über uns weggeht, mit den Füßen dicht, um das Boot vorm Vollaufen zu schützen. Unsere Maschinen kann ich selbstverständlich nur elektrisch laufen lassen, denn Dieselmaschinen

benötigen dauernd Luft, und die wäre jedesmal, wenn ich das Turmluk dichtwerfen muß, abgeschnitten. Dadurch könnte plötzlich hohes Vakuum entstehen und den sofortigen Tod des innerhalb des Bootes befindlichen Besatzungsteiles herbeiführen. Auch unser Luftmast wird dauernd unter Wasser gesetzt, wir können deshalb nur mit dem elektrischen Antrieb der Schrauben arbeiten.

Einen ganzen Nachmittag und noch die ganze Nacht verholen wir uns so langsam vor der gewaltig brausenden See her. Die Rudergänger müssen alle zwei Stunden abgelöst werden, was jedesmal ein verteufelt schweres Manöver ist, denn die abgelösten müssen jedesmal losgebunden und die neuen angebunden werden. Den ganzen Nachmittag und die ganze Nacht bleibe ich angeseilt auf der Brücke. Ich weiß, daß das Boot erledigt sein kann, wenn einmal nicht scharf aufgepaßt und der Deckel des Turmluks nicht rechtzeitig dichtgeworfen wird. Allerdings lasse ich jetzt auch noch den jeweiligen wachhabenden Offizier mit aufziehen, so daß wir immer zu dreien auf dem Turm stehen. Wir können uns nur durch Zeichen miteinander verständigen, bei dem Tosen der See ist Unterhaltung unmöglich.

Am Spätnachmittag fährt ein riesiger Dampfer unmittelbar an uns vorbei. Wir können ihm nur freundlich zuwinken. Daß wir nichts gegen ihn unternehmen können, darüber muß er sich wohl selbst im klaren sein, obwohl er unser winziges Dreißigmeterboot in der haushohen See höchstwahrscheinlich erst im letzten Augenblick zu Gesicht bekommen hat.

Gegen Morgen flaut der Orkan ab, und die stürmische See beruhigt sich allmählich. Die enorm hohe Dünung bleibt. Da sie wahrscheinlich noch einige Tage anhalten wird und wir deshalb kaum Angriffsmöglichkeiten bekommen werden, beschließe ich Rückfahrt.

Beim Passieren von Cap Barfleure, östlich von Cherbourg, kommt ein tiefbeladener Dampfer in Sicht. Der sieht so verlockend aus, daß ich es trotz der hohen Dünung versuchen will, ihn anzugreifen. Auf günstigem Kurse vor der See eröffnen wir Feuer. Der Dampfer, der etwa fünfundvierzig Grad an Steuerbord mit einem Kurs liegt, der ihn vorn an uns vorbeiführen müßte, ändert auf unser Geschützfeuer hin sofort Kurs und läuft schräg von uns ab. Gleichzeitig schießt er seinerseits mit einem Heckgeschütz auf uns. Seine Aufschläge liegen sehr schlecht, aber auch die unsrigen liegen nicht viel besser, die Dünung ist zu hoch für präzises Schießen. Nach einiger Zeit ändert der Dampfer wieder Kurs und läuft jetzt mit hoher Fahrt direkt gegen die See, so daß auch wir Kurs ändern müssen, um unser Geschützfeuer zum Tragen zu bringen. Damit wird unsere artilleristische Position dauernd ungünstiger. Immerhin ist möglich, daß wir auch mal einen Zufallstreffer auf den Dampfer erzielen, einen, der etwa seine Maschine außer Gefecht setzt! So halten wir also das Artilleriegefecht weiter durch.

Immer hartnäckiger beißen wir uns am Dampfer fest, immer mehr muß ich Kurs ändern, um ihn im Bestreichungswinkel unseres Geschützes zu halten. Immer ungünstiger werden die Gefechtsbedingungen für

uns. Als ich gerade mal wieder ein paar Grad nachgedreht habe und den Dampfer mit dem Doppelglas beobachte, höre ich plötzlich laute Aufschreie vorn. Ich blicke zum Geschütz: alles leer! Gleichzeitig höre ich den Ruf: „Mann über Bord!" und sehe, wie drei Mann der fünfköpfigen Geschützbedienung neben dem Boot im Wasser schwimmen, zwei andere richten sich gerade wieder an Deck auf. Eine See hatte fast die gesamte Geschützbedienung über Bord gespült. Im selben Moment ist der Dampfer vergessen.

Im Handumdrehen gelingt es, zwei der über Bord gespülten Leute an Bord zu holen, aber der dritte, der Geschützführer selbst, ist schon weit vom Boot abgetrieben. Sofort mache ich Rettungsmanöver mit dem Boot. Furchtbar schwerfällig sind U-Boote beim Manövrieren an sich schon, besonders aber in so schwerer Dünung, wie wir sie haben. Am leichtesten wäre das Rettungsmanöver, wenn ich weit ausgeholt und einen Kreis geschlagen hätte, ich fürchte aber, dabei den Mann in der hohen Dünung aus Sicht zu verlieren. So bleibt mir nichts weiter übrig, als mit dem Boot hin und her zu sägen, das heißt einmal vorauszugehen, dann wieder zurück und so fort, um durch gleichzeitiges entsprechendes Ruderlegen dem Mann näher zu kommen. Aber jedesmal, wenn ich schon glaube, den Mann zu haben, kommt eine See und treibt ihn wieder ab. Rettungsringe und Leinen, die wir ihm zuwerfen, kann er nicht erreichen, weil er ja im vollen Lederpäckchen schwimmen muß und mittlerweile bereits schlapp geworden ist. Immer wieder

mache ich neue Manöver, um dem Mann zu helfen, immer wieder wird er abgetrieben, und immer mehr sehe ich es seinem Gesicht an, daß er es nicht mehr lange machen wird.

Alle Augenblicke gehen Seen über ihn hinweg, er reißt den Mund auf, um Luft zu holen, und schluckt dabei Wasser zum Gotterbarmen.

In Schweiß gebadet stehe ich auf dem Turm, sehe das mit an und muß doch in aller Ruhe Maschinen- und Ruderkommandos geben. Aber zwischendurch nutze ich jeden freien Augenblick aus, um den Mann von oben anzuschreien, so doll, wie ich nur kann: „Zum Deibel nochmal — Kopf hoch, Sie Kerl! — Aufpassen! Aufpassen sollen Sie! Wir haben Sie ja gleich!" so brülle ich und gebe noch eine ganze Anzahl ähnlich wahnsinniger Befehle, nur um ihn zu höchster Leistung anzufeuern und bei Besinnung zu halten.

Da kommt wieder eine See, aber diesmal erfaßt sie in erster Linie nur das Boot. Mit einem Schlage sind wir dicht ran an den Mann, er glaubt sich wohl schon gerettet — da verlassen ihn die Kräfte, und nur dadurch, daß in diesem Moment Leutnant Busse sich weit über den Bootsrand legt und ihn im richtigen Augenblick ins Genick faßt, können wir ihn gerade noch vorm Absaufen retten.

Der Dampfer ist inzwischen aus unserem Feuerbereich gelaufen, einholen können wir ihn nicht mehr.

Nun habe ich aber von der Unternehmung wirklich genug, jetzt wollen wir machen, daß wir nach Hause

kommen. Das ist nicht so einfach. Die Kompasse versagen noch immer vollständig. Wir müssen uns deshalb in Sicht der französischen Küste halten und verholen uns so nach Osten. Häufig müssen wir dabei vor Bewachungsstreitkräften ausweichen. Trotzdem stehen wir am Abend des zwölften Tages der Unternehmung mit ziemlich sicherem Schiffsort zwanzig Seemeilen südwestlich von Boulogne.

Jetzt beginnt die letzte Schwierigkeit: wir müssen bei Nacht, ohne Kompaß, aufgetaucht durch die vollkommen abgeblendete Straße Dover—Calais hindurch. Der Himmel selbst kommt uns zur Hilfe: es ist vollkommen sternklar, wir sehen den Nordstern. Der Rudergänger, der ja wegen der Kompaßpanne ohnedies auf dem Turm steht, muß das Boot steuern, indem er den Nordstern immer in einer ganz bestimmten Richtung hält, die etwa einem Kurs von sechzig Grad entspricht. Bei dem starken Strom, der in der Straße läuft, und bei den häufigen Ausweichmanövern, die wir vor Bewachungsfahrzeugen und Netzdampfern machen müssen, ist es natürlich ein ganz ungenaues Navigieren. Aber es ist alles so glückhaft auf dieser Fahrt, daß auch die Passage der Straße Dover—Calais glatt verläuft. Und als wir erst auf der anderen Seite sind, ist Mutter Sonne bereits aufgestanden und hilft uns weiter, die flandrische Küste zu finden. Wohlbehalten laufen wir am nächsten Abend wieder in Brügge ein.

Ich habe das so im Gefühl . . .

Endlich waren wir so weit! Der rücksichtslose U-Boot-Krieg begann. Es war, als ob eine Fessel von uns genommen wäre. Ein Druck wich, den man seit Kriegsausbruch gefühlt hatte. Wir waren Offiziere einer Marine, deren Hauptkampfkraft, nämlich ihre Flotte, viele Monate hindurch nicht eingesetzt oder, wir konnten den Zweifel nicht loswerden, nicht richtig eingesetzt wurde. Von diesem deprimierenden Gefühl wurden wir U-Boot-Leute durch die Sonderaufgaben erlöst, die uns in immer steigendem Maße zugewiesen wurden. Je länger diese Aufgaben dauerten und je schwieriger sie wurden, desto mehr verwuchsen wir mit dem Wesen des U-Bootes. Organismus, Gesicht und Gehör, Muskeln, Nerven und Intelligenz paßten sich dem U-Boot an. Mit den ungeheuren Möglichkeiten, die die neue Waffe bot, lernten wir unsere eigenen Möglichkeiten kennen, unsere Fähigkeiten und unsere Grenzen. Auf diesen langen Unternehmungen wurde jeder ein anderer, jeder wurde erst jetzt richtig U-Boot-Mann.

U-Boot-Mann, was ist das? Bei diesem Wort denke ich an meinen leisen Schlaf. Ich habe ihn mir schon auf dem ersten U-Boote angewöhnt, auf dem ich Wach-

offizier war, auf „U 20". Obwohl meine Koje ganz weit vorn im Torpedoraum war, hinter den Torpedorohren, merkte ich immer, wenn etwas Besonderes los war. Ich konnte vor dem Einschlafen noch so müde gewesen sein, ich erwachte sofort, wenn Unruhe in der Zentrale entstand, wenn dort auch nur etwas lauter gesprochen wurde als sonst. Ich fühlte es bis in den Schlaf hinein, wenn das Boot unter Wasser etwas achterlastiger oder vorderlastiger fuhr, als es fahren durfte. Das heißt: ich schlief nicht richtig, denn mein U-Boot-Bewußtsein war auch im Schlaf nicht ausgeschaltet. Ich fühlte die Bewegungen, Zustände, Chancen und Gefahren des Boots sozusagen unmittelbar, es bestand keine strenge Trennung zwischen Bootsgefühl und Ichgefühl. Ich war noch nicht Kommandant, aber ich fühlte mich für das Boot schon verantwortlich wie für mich selbst. Dem Boot durfte nichts passieren! Aber nur, wenn du selber aufpaßt, dies war mein Gefühl, kannst du sicher verhindern, daß dem Boot etwas passiert. Unbekümmert, wie man war, spielte der Gedanke: was wird aus dir? überhaupt keine Rolle, er war nicht wert, gedacht zu werden.

Es ist etwas Eigenes um Verantwortlichkeit. Man soll nicht viel sprechen von ihr, man soll sie haben; aber es gibt Augenblicke, von denen man sagen darf: hier entstand das Gefühl der Verantwortlichkeit. Während einer Unternehmung, bei der auch der Halbflottillenchef Gayer das U-Boot begleitete, dessen Wachoffizier ich war, trat plötzlich bei der Unterwasserfahrt eine Achterlastigkeit im Boot ein, die nicht normal war. Ich er-

wachte, sprang auf, sagte mir aber, der Kommandant ist wach, der Halbflottillenchef ist auch da; trotzdem war mir ungemütlich zumute. Ich guckte durchs lange Boot, wie durch einen Schlauch, und sah hinten die beiden Herren stehen, beide waren ziemlich erregt. Es dauerte auch gar nicht lange, bis es hieß: „Der Wachoffizier soll kommen." Ich lief in die Zentrale, hatte den Fehler bald heraus und behob ihn. Ein ganz einfaches Erlebnis; aber gerade solche Momente prägen sich ein. Ich weiß es genau: von dieser Szene an war ich immer wie ein Schießhund hinterher, wenn irgend etwas im Boot nicht in Ordnung war. Ich fühlte es und war immer gleich da. Dieses Immergleichdasein war die beste Vorbereitung auf die Kommandantenzeit gewesen.

Jetzt also, im Februar 1917, war der rücksichtslose U-Boot-Krieg erklärt. Sechs Monate, so hieß es, standen für die Erfüllung der Aufgabe zur Verfügung. In diesen sechs Monaten sollten wir alles hergeben, was in uns war, sollten wir versuchen, durch unsere Erfolge die Alliierten friedensbereit zu machen. Wir U-Boot-Leute waren jetzt an einen Punkt gestellt, von dem aus das Schicksal Deutschlands entschieden werden konnte. Wir hatten somit eine Aufgabe bekommen, die höchste Verantwortlichkeit in sich trug, die uns aber erlaubte, uns voll und ganz einzusetzen für unser Deutschland. Mehr konnten wir U-Boot-Leute vom Schicksal nicht verlangen.

Wenn der uneingeschränkte U-Boot-Krieg jetzt endlich durchgesetzt war, so mußte das in hohem Maße dem tiefen Verantwortungsgefühl, dem heißen Bemühen und

der unerschütterlichen Zähigkeit eines Mannes mit zugeschrieben werden, der sich schon im Frieden um die Entwicklung des deutschen U-Boot-Wesens große Verdienste erworben hatte, und dieser Mann war der Chef der U-Flottille Flandern, Korvettenkapitän Bartenbach. Hatte er schon nach der Besetzung Flanderns aus rein behelfsmäßigen Anlagen in Brügge und Ostende erstklassige U-Boot-Stützpunkte und aus der U-Flottille Flandern, die ursprünglich nur zur Verteidigung der flandrischen Küste gedacht war, eine Angriffsflottille von höchster strategischer Bedeutung geschaffen, so war das, was er in anderer Hinsicht geleistet hatte, noch viel bedeutungsvoller...

Selbstverständlich, wir U-Boot-Leute waren alle fast mit einem Übermaß von Begeisterung zur U-Flottille Flandern gekommen. Wir machten unsere Fahrten, wir machten immer schwerere Fahrten, und bald gab es keinen mehr unter uns, der nicht oftmals fast sicherem Verderben entgangen war. Diese rauhen Wirklichkeiten hatten bald harte Männer aus uns gemacht, Männer, die gewohnt waren, Feind und Element mit aller Verbissenheit zu trotzen, und denen mit Hurra allein nicht gedient war. Und da war es Kapitän Bartenbach, der erkannte, daß uns U-Boot-Leuten nach so schwerem Erleben noch etwas anderes, noch Standfesteres nötig war, um uns die innere Kraft zu höchster Leistung zu erhalten. Er war es, der hier die Brücke für uns schlug und das noch Standfestere vermittelte, dieses Etwas für Verstand und Herz gleichzeitig, das höchste Zielklarheit

und wilden Haß, eisernen Willen und größte Opferbereitschaft mit grenzenloser Liebe zur Heimat verband, diese heilige Glut, die unsere Grundlage für den Erfolg und der ganze Schrecken unserer Feinde wurde — diesen Geist der U-Flottille Flandern.

Wenn uns Kapitän Bartenbach diesen Weg führen konnte, dann war er, der ja als Führer im Stützpunkt verbleiben mußte, hierzu nur dadurch imstande, daß er in unserer Hafenzeit nicht nur mit uns, sondern in vorbildlicher Weise unter uns lebte; daß er jedem einzelnen Vertrauter war und doch immer unbedingt Führer blieb, von allen hochverehrt. Und durch diese enge Verbundenheit mit uns Frontleuten, dieses Fühlunghalten am praktischen U-Boot-Krieg, zusammen mit der klaren Übersicht über die Dinge, die ihn stets ausgezeichnet hat, war gerade er in der Lage, den so notwendigen Kampf für die Anwendung des rücksichtslosen U-Boot-Krieges aus tiefster Überzeugung aufzunehmen und mit immer erneuter Stoßkraft vorwärtszutragen. Er hatte sich für dieses Ziel voll eingesetzt und oft größte Widerstände zu überwinden — wobei der U-Waffe der heldenhafte Chef des Marinekorps, Admiral v. Schröder, verschiedentlich ein getreuer Helfer in der Not war — aber er hatte immer zäh weitergekämpft. So war es nur natürlich, daß wir U-Boot-Leute in Flandern, als der rücksichtslose U-Boot-Krieg nun endlich kam, dies in erster Linie als einen Erfolg unseres Flottillenchefs Korvettenkapitän Bartenbach betrachteten und unsere Freude über dies Ereignis nun doppelt groß war.

In die neue Ära des unbeschränkten U-Boot-Krieges ging ich mit einem neuen Boot. Ich wurde im November 1916 mit dem Kommando von „UC 70" betraut, nachdem ich mein geliebtes „UB 39" schweren Herzens, aber an einen besonders tüchtigen und lieben Kameraden, Oberleutnant zur See Küstener, abgegeben hatte. Ich hatte „UC 70", so wie mein „UB 39", auf der Werft von Blohm & Voß in Dienst gestellt und nach glücklich verlaufenen Probefahrten im Frühjahr 1917 nach Flandern übergeführt.

„UC 70" war ein verbesserter Typ des kleinen U-Minenboots, eine Verbesserung jenes Typs, den wir bei der U-Flottille Flandern schon fast zwei Jahre lang mit so großem Erfolge verwandt hatten. Schon dieser Typ hatte den Engländern unglaublich viel zu schaffen gemacht. Zwar mußten die Boote wegen ihres geringen Fahrbereichs ihre Tätigkeit auf die englische Süd-Ost-Küste beschränken, sie erzielten dafür aber auch stetige und wertvolle Erfolge.

Jammerschade war es nur, daß diese Boote sich nicht dazu eigneten, den U-Boot-Minenkrieg um ganz England herum durchzuführen. Das wäre schon etwas gewesen, was in gewisser Hinsicht dem uneingeschränkten U-Boot-Krieg ziemlich nahegekommen wäre. Diese Erkenntnis drang in maßgebenden Kreisen schon frühzeitig durch und führte zur Konstruktion eines neuen Minen-U-Bootes, das gar nicht viel mehr Minen zu tragen bekam als unsere kleinen C-Boote, das dafür aber eine Maschinenanlage erhielt, mit der alle Küsten

des britischen Inselreiches erreicht werden konnten. Zu diesen neuen Minenbooten, C2-Boote genannt, gehörte auch mein „UC 70". Diese Boote hatten statt einer Tonnage von 160 Tonnen 450 Tonnen; statt zwölf Minen deren achtzehn; außerdem ein Unterwasser- und zwei Überwassertorpedorohre; ein 8,8-cm-Geschütz und eine Maschinenanlage aus zwei starken Dieselmaschinen, die dem Boot eine Höchstgeschwindigkeit bis zu zwölf Seemeilen geben konnten. Das Boot war in der Lage, erheblich längere Zeit unter Wasser zu verbringen als das kleine C-Boot; auch war es erheblich wohnlicher.

Eine der ersten Fahrten, die ich mit „UC 70" machte, führte mich im März 1917 an die Westküste Frankreichs. Meine Aufgabe war, Minensperren bei der Isle de Croix, bei Le Four und bei Point de Chassiron zu legen und danach Handelskrieg zu führen. Ich sollte besonders versuchen, von Amerika kommende Truppentransporter anzugreifen. Man nahm an, daß diese Transporter die Häfen der französischen Westküste für ihre Landungen bevorzugen würden, weil sie von da aus ihre Truppen am sichersten an die Front leiten konnten.

Die Minenaufgaben waren in den ersten Tagen nach Ankunft im Tätigkeitsbereich schnell erledigt. Die Suche nach den amerikanischen Truppentransportern begann. Ich glaubte, daß von den französischen Westhäfen besonders Bordeaux als Landungsplatz in Frage komme, und wartete deshalb mehrere Tage lang draußen auf der Höhe von Bordeaux der Dinge, die da kommen sollten. Zunächst war ich außerhalb der Sichtweite der Küste

geblieben. Als von irgendwelchen Transportern nichts in Sicht kam, ging ich etwas dichter an die Küste heran.

Das einzige Schiff, das wir jetzt direkt vor der Einfahrt in die Gironde zu sehen bekamen, war ein großer französischer Lotsenkutter. Hoch im Top des Mastes wehte die Lotsenflagge. Dahinter ein kleines Städtchen direkt an der breiten Flußmündung. Seine roten Dächer blinkten lustig in der Nachmittagssonne.

Da nichts Besseres in Sicht war, wollte ich wenigstens diesen Zweimastschoner knacken. Um mal einen kleinen Spaß zu haben, fuhr ich unter Wasser ganz dicht auf etwa dreißig Meter an ihn heran und wollte ihn dann durch unser plötzliches Auftauchen erschrecken; aber wer dabei erschrak, war nicht der Lotsenkutter, sondern ich. Denn in demselben Moment, als ich auftauchen wollte, ging der Rudersmann des Lotsenkutters an die Bordwand, die nach meiner Seite rüberlag, ließ in Seelenruhe seine Hose herunter und steckte dann sein Hinterteil ungefähr direkt in mein Gesicht. So erschien es mir jedenfalls, als ich auf dreißig Meter Abstand mit sechsfacher Vergrößerung auf die nun so eigenartig verzierte Bordwand des Seglers guckte. Selbstverständlich zog ich sofort schamhaft und in Ehrfurcht vor solchen Naturgewalten mein Sehrohr ein und wartete mit meiner kriegerischen Aktion, bis der Mann sein Vorhaben hinter sich gebracht hatte.

Dann erst wurde es Ernst. Ich tauchte auf, und nun war der Rudersmann des Lotsenkutters, der gerade sein Werk durch Anzünden einer kurzen Pfeife krönen

wollte, daran, zu erschrecken, so wie ich es vorher getan hatte, und im Handumdrehen hatten wir sein Schiff versenkt. Die beiden Lotsen, die diesen großen Schoner ganz allein bedient hatten, fuhren in ihrem Rettungsboot betrübt der Küste zu.

Der Schiffsverkehr von Bordeaux mußte sehr kümmerlich sein. Der Lotsenkutter mit seinen zwei Mann Besatzung schien nur der Form halber hier herumzulungern. Also warteten wir wohl vergebens auf amerikanische Transportschiffe. Wir benutzten deshalb die Nacht, um uns weiter nach Norden zu verholen und am nächsten Morgen in Warteposition seewärts von der Insel Oléron zu gehen. Hier roch es zwar auch nicht nach Transportern, dafür trafen wir aber gegen neun Uhr einen ganzen Schwarm von großen Zweimastschonern, französischen Hochseefischern.

Ich fahre gleich mitten rein in den Schwarm, teile verschiedene Prisenkommandos ab, die nun mit den Rettungsbooten der Fischersleute von einem Schoner zum anderen übersetzen und einen nach dem anderen versenken. In eineinhalb Stunden ist die Arbeit getan. Wir haben zwölf große Schoner mit großen Fängen an Bord versenkt. Das konnte schon allerhand für die Nahrungszufuhr der Franzosen bedeuten.

Wir sind noch mit der Versenkung der letzten Fischerfahrzeuge beschäftigt, da erscheint von der Küste her ein französischer Bewacher und nimmt uns unter Feuer. Eben noch können wir die letzten beiden Schoner versenken. Da der Bewacher hinter uns herfährt, wir aber



In Ruhe

Der Verfasser (Mitte) mit seinen Kameraden Hundius und Hans Valentiner. Hundius erlitt in derselben Nacht, in der ihm die Verleihung des Pour le mérite gefunkt wurde, mit seiner gesamten Besatzung den Heldentod. Sein Boot wurde kurz vor dem Einlaufen in den Zeebrügger Hafen torpediert.

*



Korvettenkapitän Bartenbach
Flottillenchef der U-Boot-Flottille Flandern im Hafen von Brügge, ein heimkehrendes U-Boot erwartend



Versenkt!

nicht tauchen wollen, ebensowenig, wie wir uns in ein Artilleriegefecht mit ihm einlassen möchten, bei dem wir infolge der hohen Dünung ja doch den kürzeren ziehen würden, nehmen wir Reißaus nach See zu, worauf der Bewacher von uns abläßt. Als wir noch eine halbe Stunde weiterfahren, kommen plötzlich rechts voraus noch zwei weitere Schoner derselben Art in Sicht, uns direkt in die Arme.

Der nächste Schoner wird der dreizehnte sein, den wir heute versenken. Also Vorsicht! Die ersten zwölf Schoner haben wir gewissermaßen spielend erledigt. Jetzt lasse ich das Geschütz besetzen, Munition bereithalten und alle Mannschaften, die nicht direkt am Geschütz oder am Ausguck beschäftigt sind, auf Tauchstationen antreten. Ich will das Boot beim Anhalten dieses Seglers in höchster Gefechts- und Tauchbereitschaft halten. Eigentlich muß ich über mich selbst lachen, und mein Wachoffizier fängt auch schon an, mich ein bißchen damit aufzuziehen, daß ich zu der Zahl 13 so wenig Traute hätte. „Ich habe das immer so im Gefühl, wenn ich vorsichtig sein muß", sage ich ihm, „und jetzt ist es so weit. Wenn ich auf'm Holzwege gewesen bin, kriegen Sie 'nen Portwein von mir. Aber jetzt höchste Alarmbereitschaft."

Der Wind hat inzwischen aufgefrischt, so daß die beiden auf uns zukommenden Segler recht gute Fahrt laufen. Ich wundere mich ein bißchen, daß sie ihren Kurs so unerschrocken durchhalten, obwohl sie uns doch sicher gesehen haben. Hundertfünfzig Meter läuft der Kurs an uns vorbei.

Der Abstand beträgt etwa fünfhundert Meter, da rufe ich dem Wachoffizier, der mit am Geschütz steht, zu:

„Legen Sie dem vorderen Segler doch mal einen Schuß vor den Bug, damit er beidreht, die Schlafmütze!“

Rumps, geht der Schuß los, hoch spritzt die weiße Gischt etwa fünfzig Meter vor dem Segler auf. Aber auch dieser Schuß scheint die braven Fischersleute nicht aufgeweckt zu haben, sie halten stur ihren Kurs weiter durch. Hinten der Rudersmann, vorn der Ausguckmann, alles genau so wie auf den anderen Seglern. Inzwischen sind wir schon auf hundertfünfzig Meter heran, ich gucke nochmal durchs Doppelglas hinüber und — sehe, wie von unter Deck vier, fünf Mann raufspringen, ein großes Segeltuch mittschiffs beiseite werfen, ein Geschütz freimachen und auch schon den ersten Schuß zu uns herüberfeuern. Schon vorher habe ich „Ans Geschütz!“ gebrüllt. „Schnellfeuer!“ Und rumps! ist unser erster Schuß raus und nimmt dem Segler das ganze Vorgeschirr weg. Gut, weiter so, der nächste oder übernächste Schuß wird diesen Schweinehunden schon den Garaus machen, Tauchen oder Abdrehen ist gar nicht erst nötig.

Nun geben wir Schuß auf Schuß auf den Segler; zu zielen ist eigentlich nichts bei dieser Entfernung, wo man sich mit Kartoffeln bewerfen könnte. Trotzdem wird das Geschützfeuer teils durch die Aufregung, teils durch die Dünung, die den Segler immer wieder für Sekunden aus der Ziellinie verschwinden läßt, so unsicher, daß kein weiterer Schuß von uns mehr treffen will. Dabei sehen

wir die Mündung des feindlichen Geschützes zum Greifen nahe immer direkt auf uns gerichtet. Die drüben schießen ungeheuer schnell und sicher, bei jedem Schuß, den man aufblitzen sieht, möchte man sich ducken, so nahe ist der Segler. Laut knallt jeder Schuß ins Ohr. Gleichzeitig knallt aber auch fast jeder feindliche Schuß irgendwo rein in unseren Schiffskörper. Nur der Gedanke, daß unser nächster oder übernächster Schuß den Segler unbedingt treffen muß und ihn dann erledigt, läßt mich noch Kurs durchhalten. Wir müssen ja treffen!

Da — ein Zischen irgendwo im Bootskörper, das Zischen wird stärker und stärker, es wird zum Gurgeln, ich habe das Gefühl, daß das Boot sinkt. Gleich darauf ein Knall, direkt am Ohr, Leute schreien neben mir und weiter ab. Blutüberströmt, einen halben Meter von mir entfernt, steht der Telegrafist, eben noch hatte er eine Granate im Arm, jetzt ist sie ihm entfallen; fast seine ganze rechte Hand ist abgerissen. Er taumelt auf mich los. Ich kann ihn gerade noch halten, dann bricht er zusammen; gerade noch kann ich ihn ins Turmluk stopfen, da höre ich schon vom Geschütz her schreien: „Wir sind fast alle verwundet, Herr Oberleutnant!“ . . . und fast gleichzeitig aus der Zentrale: „Boot sinkt, wir haben scheinbar ein Leck bekommen.“

„Schnelltauchen!“ brülle ich zur Geschützbedienung hin, und im Handumdrehen stürzen blutüberströmte Gestalten, die einander abstützen, an mir vorbei, lassen sich in wüstem Durcheinander ins Turmluk fallen. Auf der Brücke und im Turm ist alles glitschig von Blut, fast

jeder einzelne der sich ins Boot hinablassenden Leute rutscht irgendwie aus und schlägt auf. Sofort hinter dem letzten Mann springe ich bei schon sinkendem Boot ins Turmluk, rutsche ab, falle, kann aber den Turmdeckel gerade noch zu fassen kriegen, ihn dichtwerfen und rufen: „Fluten! Hart Backbord! Auf dreißig Meter gehen!"

Unheimliches Zischen und Gurgeln höre ich im Boot, wüstes Durcheinander in der Zentrale, ich rufe und rufe: „Fluten, so schnell wie möglich Fluten, Fluten!" — alles hängt davon ab, daß wir schnell unter Wasser kommen und nicht weitere Treffer erhalten. Dann verstärken sich die Geräusche im Boot so, daß ich nicht mehr durchdringen kann mit der Stimme. Endlich versteht der Leitende Ingenieur, was ich will: Meldung, ob wir Treffer bekommen haben, wo das Wasser hereingurgelt ins Boot, und ob wir das Leck werden halten können. Ingenieur Dietrich stürzt fort, schon nach kurzen Augenblicken ist er wieder da und brüllt mir zu: „Druckkörper unverletzt!"

Gott sei Dank! Jetzt herrscht zwar noch wüster Zustand, aber nun werden wir das Boot auf dreißig Meter doch halten können. Davon hängt alles ab, denn wir haben hier Tiefen, die schon wieder dicht an die tausend Meter heranreichen. Eine Katastrophe, wenn wir da hinabgesaust wären. Nun aber heißt es, wieder einigermaßen geordnete Zustände schaffen. Zunächst wird deshalb in der Zentrale sichergestellt, daß die Tiefensteuerung funktioniert. Glücklicherweise ist der Mann von der Geschützbedienung, der das vordere Tiefenruder

bedient, nur ganz leicht verletzt. Am hinteren Ruder steht ein Heizer, der beim Gefecht nicht an Oberdeck war. Die Tiefensteuerleitung muß jetzt der Leitende Ingenieur mit übernehmen, denn der Wachoffizier, dem diese Funktion eigentlich zufällt, ist so verletzt, daß er keinen Dienst mehr versehen kann. Mit blutigem Gesicht sitzt er auf seiner Koje, hält die Hände an den Kopf und stöhnt in wahnsinnigen Schmerzen immer nur vor sich hin: „Mein Gott! Mein Gott!" Aber es gibt noch zwei viel schwerer Verwundete als ihn, wir können uns deshalb noch nicht um ihn kümmern.

Zunächst müssen wir den Funktelegrafisten Lindemann verbinden, dem die rechte Hand abgeschossen ist, nur der kleine Finger und der Daumen stehen noch. Das Blut ist schon zum Stillstand gebracht, nun wimmert der Mann, in eine Ecke gekauert, leise vor sich hin. Ich weiß, er denkt an seinen Beruf, er ist Feinmechaniker. Noch viel Schwereres steht ihm bevor, denn die richtigen Schmerzen werden erst später einsetzen. Ich versuche, ihn zu trösten, so gut ich kann, und muß ihn dann erst mal ruhig liegen lassen, wo er liegt.

Eine Koje weiter nach vorn liegt ein Matrose, ein frischer blonder Junge, bereits bewußtlos vor Blutverlust. Ihm hat ein ganz kleiner Geschoßsplitter eine Ader in der Nähe der Schläfe aufgerissen. Das Blut strömt unaufhaltsam aus der Wunde, wir können und können es nicht stillen. Der Verband sitzt gut, ist aber schon wieder durchgeblutet, obwohl er ziemlich dick umgelegt ist. Was kann man dabei sonst noch tun? Vielleicht

verstehen wir es auch nicht richtig, den Mann zu behandeln. Wir sind zwar alle theoretisch im Sanitätsdienst ausgebildet, aber in der Praxis ungeübt.

Da fällt mir Skotzky ein! Den Matrosen Skotzky haben wir vor der letzten Unternehmung vom Marinekorps an Bord bekommen. Er hat die ganze letzte schwere Flandernschlacht mitgemacht, er wird sicher etwas von Wundbehandlung verstehen.

Skotzky steht am Ruder, ein kräftiger, etwas untersetzter Junge mit frischen, guten Augen. Er kommt so ruhig und sicher herangegangen, wie es seinem ganzen Wesen entspricht, sieht sich einen Augenblick den Fall an und sagt dann: „Da müssen wir mal ordentlich was rumwickeln, Herr Oberleutnant, und wenn der Verband so dick wie ein Kürbis wird. Irgendwie wird das Blut schon zum Stillstand kommen." In dem Augenblick fühlen wir alle seine Autorität. Er kann etwas, was wir nicht können: verbinden. Aber Skotzky ist auch sonst ein Prachtkerl, verständig und mit Bärenkräften bewaffnet. Er kann direkt unheimlich gut sehen, ist der beste Ausguck, den wir haben. Skotzky wickelt und wickelt, wir wickeln mit und packen alles, was wir haben, darauf, und endlich haben wir's so weit, es sickert kein Blut mehr durch. Tut es der Verband, oder ist der Mann jetzt leergelaufen? Ich weiß es nicht. Aber ich gehe doch beruhigter weiter, zum nächsten.

Mit Skotzky zusammen untersuche ich jetzt unseren Wachoffizier. In seinem blutverklebten Haar können wir zunächst nichts finden, schließlich stellen wir fest,

daß er ein paar ganz winzige, eklige Granatsplitter in der Schädeldecke stecken hat. Fünf Stück können wir entfernen, er leidet dabei wahnsinnige Schmerzen, vier andere bekommen wir mit unseren Instrumenten nicht heraus, die kann nur ärztliche Hand entfernen. Die Wunden sehen nicht so schlimm aus, aber die Schmerzen, die der arme Kerl leidet, müssen böse sein, denn er fängt an, direkt irre zu reden.

Jetzt ist der Moment gekommen, wo ich mit Fug und Recht an das Allerheiligste herangehen darf, was wir für derartige Zwecke an Bord haben und was der Kommandant gemäß strenger Vorschrift nur unter persönlichem Verschluß halten darf, an unseren Morphiumvorrat. Ich verteile Morphiumspritzen, nur da, wo es nottut.

Danach legt sich die allgemeine Aufregung, und es tritt Ruhe ein.

Wie aber soll die Krankenpflege eigentlich weiter vor sich gehen? Außer den Schwerverletzten gibt es noch zwei leichter Verletzte, die ihren Dienst auch einige Tage nicht versehen können. Das ist schon ein sehr großer Ausfall bei unserer geringen Besatzungszahl. Aber das ist alles spätere Sorge.

Jetzt muß ich wissen, was eigentlich mit dem Boot los ist. Darüber macht der Leitende Ingenieur Meldung. Soweit er übersehen kann, müssen die Tauchtanks an mehreren Stellen durchschossen sein. Durch die Schußlöcher ist die Luft aus den Tauchtanks entwichen; das Boot fing dadurch schon während des Artilleriegefechts

tiefer zu sinken an, was gerade noch rechtzeitig in der Zentrale bemerkt werden konnte.

Auch die Leitungen von sechs Preßluftflaschen müssen zerschossen sein, wie an den Manometern festgestellt wird. Dadurch sind uns zwei Drittel unseres Preßluftvorrats, der ja unsere Hauptsicherheit bei Gefahr ist, verlorengegangen. Das ist schlimm! Es wird jetzt klar, daß es das Ausströmen der Preßluft gewesen ist, das jenes gurgelnde Geräusch verursachte, das ich beim Tauchmanöver für das Geräusch von eindringenden Wassermassen gehalten hatte.

Drei Viertelstunden sind jetzt seit unserem Tauchmanöver verstrichen. Während dieser Zeit bin ich in der Windrichtung abgelaufen. Ich wollte damit erreichen, daß der bewaffnete Segler, wenn wir wegen Beschädigung des Druckkörpers hätten auftauchen müssen, nur sehr schwer und nach sehr langer Zeit in unsere Nähe gelangen könnte. Jetzt haben wir wohl genügend Abstand vom Segler, wir können auf Sehrohrtiefe gehen.

Es ist notwendig, so bald wie möglich aufzutauchen, um die Luft im Boot zu erneuern, die lazarettartig-katastrophal geworden ist, und besonders, um festzustellen, was für Beschädigungen wir in Wirklichkeit erlitten haben. Ein Rundblick vom Sehrohr zeigt nichts mehr vom Segler; der Horizont ist nach allen Richtungen hin frei. Die Brüder haben sich wohl aus dem Staube gemacht!

So gebe ich Befehl, die mittleren Tauchtanks mit der noch vorhandenen Preßluft auszublasen, um so erst mal

mit dem Oberdeck aus dem Wasser zu kommen. Wir blasen und blasen, aber unser Oberdeck wird nicht sichtbar. Nun zeigt sich, daß das Boot durch Ausblasen der Tauchtanks nicht höher als etwa einen Meter herauszubringen ist, einen Meter hoch nur ragt das Turmluk aus dem Wasser. Das ganze Oberdeck liegt noch fast zwei Meter unter der Wasseroberfläche. Was nun? Sollten wir wirklich nicht in der Lage sein, das Boot höher herauszubringen? Dann sind wir erledigt!

Ich öffne jetzt, trotz der noch herrschenden Dünung, das Turmluk und stelle mich heraus. Gottlob ist die See sonst ruhig, nur hin und wieder fliegen kleine Spritzer ins Turmluk, aber das muß ertragen werden. Um nicht weiter die kostbare Preßluft zu vergeuden, gebe ich Befehl, die Tauchtanks mit Gebläse auszublasen. Dabei sehe ich, wie die Luft, die eigentlich in die Tauchtanks eindringen und das Wasser herausdrücken sollte, schon vorher aus den Rohrleitungen in großen Blasen an die Wasseroberfläche schießt. Aha, Rohrleitungen zerschossen!

Ich bespreche die Lage mit dem Leitenden Ingenieur. Da fällt uns ein, daß wir noch eine Sicherheitseinrichtung an Bord haben, die die vorsichtige U-Boots-Inspektion hat einbauen lassen, die wir aber noch niemals benutzt haben, die sogenannten Not-Absperrklappen. Diese Klappen sitzen unmittelbar an den Tauchtanks und ermöglichen es, sie mit Preßluft auszublasen, selbst wenn die Rohrleitungen zu den Tauchtanks, wie bei uns, zerschossen sind. Tatsächlich gelingt es uns innerhalb verhältnismäßig kurzer Zeit, mit Hilfe dieser Klappen

die Tauchtanks leerzublasen und das Boot voll an die Oberfläche zu bringen.

Wir sind allein auf weiter See, das Wetter ist bildschön, den Verwundeten geht es verhältnismäßig gut, wir können jetzt die Reparaturarbeiten an den zerschossenen Einrichtungen mit aller Energie aufnehmen. Dabei stellen wir fest, daß wir insgesamt sechs Treffer an verschiedenen Stellen des Oberdecks erhalten haben; wie durch ein Wunder war unser Druckkörper nicht getroffen worden. Der seidene Faden, an dem unser aller Leben gehangen hatte, war doch ein recht, recht dünnes Fädchen gewesen.

Fast zwei Tage lang liegen wir so auf dem tiefblauen Atlantik herum und arbeiten fieberhaft, um wieder fahrbereit zu werden. Nicht die geringste Spur von irgendwelchen Fahrzeugen kommt uns während dieser Zeit zu Gesicht. Gut so, denn wir hätten zum Tauchen das Drei- bis Vierfache der normalen Tauchzeit gebraucht und würden dabei wahrscheinlich noch ganz üble Situationen erlebt haben. Endlich sind wir so weit, die Wirkung der sechs Volltreffer ist einigermaßen beseitigt, und die beschädigten Einrichtungen funktionieren wieder, schlecht und recht. Wir sind fahrbereit. Dietrich hat in diesen Tagen mit seinen Leuten fast Unmenschliches geleistet. Bei den beschränkten Mitteln, die wir an Bord haben, ist ihre Arbeit wie ein Wunderwerk. Die Leistung dieser Tage werde ich Dietrich und seinen Helfern so leicht nicht vergessen! —

Wir treten den Rückmarsch an. Wohl ist mir dabei

nicht zumute. Die fünf Verwundeten an Bord fehlen bei einer Gesamtbesatzung von fünfundzwanzig Mann an allen Ecken, zumal wir immer noch mit den schwer zu bedienenden Not-Absperrklappen arbeiten müssen. Aber am ersten Tag des Rückmarsches erleben wir eine Freude. Der Matrose mit dem Schläfenschuß, der bis dahin bewußtlos war und von dem wir schon fürchteten, er würde überhaupt nicht wieder zu sich kommen, schlägt plötzlich die Augen auf, sieht sich in der Gegend um und sagt dann leise, aber bestimmt: „Kinners, ich habe Kohldampf." Wir päppeln ihn wie ein Kind, und nun wird er von Tag zu Tag kräftiger.

Unter den größten Vorsichtsmaßnahmen müssen wir uns durch den Englischen Kanal schlängeln, um keine Panne mit den notdürftig reparierten Taucheinrichtungen zu bekommen. Als wir dann die Straße Dover—Calais nach vielen weiteren kitzligen Momenten hinter uns gebracht haben, können wir schon aufatmen, und als wir endlich glücklich im Hafen von Brügge einlaufen fühlen wir uns eigentlich erst richtig gerettet.

In einem so zerfetzten Zustand ist bis jetzt noch kein Boot nach Hause gekommen. Von allen Seiten werden wir beglückwünscht, daß es uns gelungen ist, das Boot nach Hause zu bringen und die Verwundeten am Leben zu erhalten. Wir wissen alle, daß es nicht viel dicker hätte kommen dürfen, sonst . . . hätte der seidene Faden nicht mehr gehalten.

Unsere Verwundeten werden sofort ins Marinelazarett geschafft. Der Wachoffizier mit den Granat-

splittern im Schädel mußte noch schwierige Operationen durchmachen, blieb aber trotzdem dienstunfähig. Ebenso wie der Matrose mit dem Schläfenschuß. Die Wunde des Funktelegrafisten Lindemann war leider brandig geworden, so daß noch schwere Operationen notwendig waren, aber er ist wenigstens mit dem Leben davongekommen. Später habe ich ihn im Lazarett in Braunschweig besucht und konnte zu meiner Freude feststellen, daß er sich mit seiner Verwundung abgefunden und seinen alten Frohsinn wiedererlangt hatte.

Eierlegen mit „UC 70"

Unter größter Mühe war es uns gelungen, unsere Minen vor Le Havre da hinzupacken, wo es uns der Operationsbefehl vorschrieb. Nun waren wir bereits nördlich von Quessant, dem wichtigen Ansteuerungspunkt an der Nordwestecke Frankreichs, und stampften und schlingerten uns die Seele aus dem Leibe. Wir warteten auf Konvois, die nach Agentennachrichten häufig auf der Linie Quessant—Portland verkehren sollten, und zwar mit Vorliebe unter dem Schutz der Nacht. So war also tagsüber nicht viel für uns zu erwarten. Die Dünung, die in den frühen Morgenstunden aufgekommen war, hatte sich im Laufe des Tages immer weiter verstärkt. Sie mußte der Vorläufer eines aus Westen herannahenden Sturmes sein, der uns dann tatsächlich gegen Nachmittag erreichte. Die See lief etwa quer zu unserer Kursrichtung und ließ das Boot von einer Seite zur anderen derart überholen, daß es schon nicht mehr schön war. Direkt seekrank war ich gottlob diesmal noch nicht geworden, dazu waren wir schon zu lange in See, aber hundeelend fühlte ich mich doch. Hatte so flaue Stimmung und Gedanken, wie sie eben nur bei solcher körperlichen Verfassung aufkommen

können. Hing verkrampft oben am Brückenschutz, um nicht durch die geradezu tollen Bewegungen des Bootes irgendwo in die Gegend geschleudert zu werden. Fluchte über den Spritzer, der plötzlich heimtückisch in Visage oder Nacken geflitzt kam; wußte aber auch, daß es mir sofort noch schlechter gehen würde, wenn ich jetzt unter Deck in den Ölgestank klettern würde. Wünschte mir glühend Betätigung, um über diesen schlappsackigen Zustand hinwegzukommen, aber am ganzen Horizont war nichts zu sehen als brausende, schäumende See. Unwillkürlich muß ich beim Blick auf diesen Aufruhr der Natur an die ölglatte See denken, die wir beim Minenlegen vor Le Havre gehabt hatten. Ölglatte See war weiß Gott nicht das, was wir uns für unser Handwerk wünschten, besonders nicht fürs Minenlegen an feindlicher Küste. Das hatten wir vor Le Havre zur Genüge erfahren. Ein Wunder, daß dabei alles klar gegangen war. Unsere Aufgabe war gewesen, die Fahrstraße eben innerhalb des Feuerschiffs, das vor der Hafeneinfahrt lag, mit zwölf Minen zu verseuchen. Die Minen mußten mit Rücksicht auf die durch Ebbe und Flut wechselnde Meerestiefe zu einem ganz bestimmten Zeitpunkt geworfen werden, damit sie in wirkungsvollem Abstand von der Wasseroberfläche zu stehen kamen. Dieser Zeitpunkt war für den Tag unserer Ankunft vor der Bucht von Le Havre auf 11 Uhr 30 abends errechnet worden. Es hatte uns schon schwere Mühe gekostet, überhaupt einigermaßen pünktlich an die Ansteuerung von Le Havre, nämlich an den Leuchtturm von

Fécamp, heranzukommen. Durch die absolute Windstille und die große Sichtigkeit waren so ungünstige Verhältnisse für unseren Anmarsch geschaffen, daß wir sehr häufig unter Wasser gedrückt und im Vorwärtskommen schwer gehindert wurden.

Trotzdem gelang es uns, gerade noch zur rechten Zeit bei Fécamp zu stehen. Bei Abenddämmerung traten wir den Marsch auf Le Havre an. Ich wollte die Minen nach Möglichkeit vom aufgetauchten Boot aus werfen. Bald kamen wir in die Nähe der Küste, passierten hin und wieder Fischerboote, die schwache Lichter gesetzt hatten — da plötzlich an Steuerbord ein flacher Schatten auf dem Wasser — was ist das? Französisches Motorschnellboot. Wir drehen hart ab, beide Dieselmaschinen stopp — machen zu viel Lärm; wir fahren mit Elektromotoren weiter. Gleich darauf kommen noch ein zweites und drittes Motorboot in Sicht. Wir sind umzingelt, können über Wasser nicht mehr weiter, müssen tauchen, so unangenehm das auch ist. Wenn man bei Nacht und solchem Wetter erst mal unter Wasser gedrückt ist, kann man so leicht nicht wieder auftauchen in einer so verkehrsreichen Gegend wie hier vor Le Havre. Wir fahren eine halbe Stunde unter Wasser, dann gehen wir auf Sehrohrtiefe, ich sehe durchs Periskop: pechschwarze Nacht ringsum, nur die Feuer von Fécamp und vom Le-Havre-Feuerschiff sind ganz schwach hin und wieder zu sehen.

Es ist, als ob das eine Auge, das unser U-Boot unter Wasser überhaupt nur besitzt, nun auch noch mit Blindheit geschlagen wäre. Jetzt ist die Frage, können wir's

überhaupt riskieren, aufzutauchen? Wenn wir's wagen, müssen wir auf die tollsten Situationen gefaßt sein, wir können dabei unmittelbar neben einen feindlichen Bewacher oder direkt vor den Bug irgendeines Fahrzeuges geraten. In jedem Fall sind wir so gut wie erledigt, wenn wir nicht blitzartig die Situation erfassen und richtig handeln. Trotzdem beschließe ich, das Auftauchen zu riskieren. Wir müssen versuchen, die Minen im Überwassermarsch zu legen. Im Unterwassermarsch verbrauchen wir zu viel Strom, und das ist bei diesem Wetter gefährlich. Sowieso werden wir unseren elektrischen Strom noch bitter notwendig haben, denn in dieser scharf bewachten Bucht werden wir noch oft genug unter Wasser gedrückt werden.

Also auftauchen! Bevor ich das Kommando dazu gebe, lasse ich die Beleuchtung im Turm ausschalten. Der Steuermann und ich müssen unsere Augen erst vollkommen an die Dunkelheit gewöhnt haben, damit wir uns beim Auftauchen draußen in der Finsternis sofort zurechtfinden können, es kommt auf Sekunden an. Schon nach kurzer Zeit gebe ich Befehl zum Auftauchen. Preßluft zischt in den Leitungen und bullert in den Tanks. Ich stehe bereits auf der Leiter, die Hände am Turmdeckel, der Steuermann dicht hinter mir. Im Moment, wo aus der Zentrale die Meldung kommt: „Boot ist raus", drücke ich den Turmdeckel auf, der durch den Luftüberdruck im Boot halb von selbst auffliegt, und springe auf den Turm. Schnell Rundblick mit bloßem Auge: gottlob, in unmittelbarer Nähe nichts. Nun haben

wir schon die Doppelgläser vor den Augen und suchen ringsum ab. „Da ist was", ruft Steuermann Kiefer, „vier Strich an Steuerbord!" Ich folge mit meinem Doppelglas in die Richtung, die der Steuermann angegeben hat. Schon wieder ist ein ganz flacher Schatten auf dem Wasser zu sehen, der sich aber entgegengesetzt zu unserer Kursrichtung fortbewegt. An Backbordseite finden wir noch ein paar schwache Lichter, die ganz in der Ferne flimmern und wohl von Fischereifahrzeugen herrühren. Hier ist zu starke Bewachung, um ganz auftauchen zu können, wir fahren deshalb überflutet weiter, das heißt der ganze Bootskörper befindet sich unter Wasser und nur der Turm über Wasser.

So fahren wir eine Weile, da werden in Richtung „voraus" wieder zwei schwarze Schatten auf der glatten See sichtbar, an denen wir nicht ungesehen vorbeikommen. Es sind kleine Torpedoboote. Also wieder runter auf Tiefe. Es ist zum Beniesen! . . .

Über Wasser kommen wir nicht vorwärts. Also müssen wir uns darauf einrichten, unter Wasser an das Le-Havre-Feuerschiff ranzumarschieren und auch die Minen unter Wasser zu legen. Das ist eine Aufgabe, bei der es aufs Ganze geht, denn an der Stelle, wo wir unsere Minen legen müssen, beträgt die Meerestiefe nur sechzehn Meter. Da die Minen, die wir vorne aus dem Boot fallen lassen, eine Höhe von beinahe zwei Meter haben, müssen wir zwischen dem Meeresboden und unserem Kiel einen Zwischenraum von wenigstens drei Meter lassen, damit wir uns nicht auf unsere eigenen

„Eier" setzen. Wir müssen also auf mindestens dreizehn Meter Tiefe fahren, bezogen auf den Kiel unseres Bootes. Der höchste Teil des Bootes ist dann nur fünf Meter unter der Wasseroberfläche und kann also von tiefbeladenen Dampfern leicht gerammt werden, zumal wir die Minen mitten im größten Schiffsverkehr legen müssen.

Außerdem liegen in der Nähe des Feuerschiffs eine Menge Wracks von versenkten Schiffen, mit denen wir kollidieren und uns verheddern können. Wir sind deshalb von unten und oben in schwerster Form bedroht.

Noch einmal versuche ich den sehr riskanten Unterwassermarsch zu vermeiden und aufzutauchen, aber nur mit dem Erfolg, daß wir beim Auftauchen mit Mühe und Not durch sofortiges Tauchen der Rammung durch einen abgeblendeten Dampfer entgehen können. Es bleibt nichts anderes übrig, als unsere Aufgabe in der Unterwasserfahrt auszuführen.

Ich gehe jetzt mit der Fahrt hoch, wir müssen uns beeilen, wenn wir Punkt elf Uhr dreißig auf dem befohlenen Standort innerhalb des Feuerschiffs sein wollen. Unheimlich erzittert das Boot durch den hohen Gang der Maschinen. Wir rechnen nach, ob wir das Minengebiet pünktlich erreichen werden, aber so geht es nicht, wir müssen auf höchste Fahrt! Und nun schüttert das Boot, daß einem bange werden könnte; mit der Uhr in der Hand zählen wir die Minuten, eine halbe Stunde müssen wir so laufen, bis wir da sind, bis das verteufelte Minenlegen losgehen kann. Die Minuten vergehen uns

wie Ewigkeiten, aber endlich sind wir da. Ein schneller Blick durchs Sehrohr gibt uns die Richtung des Feuerschiffs, es kann losgehen. Wir drehen auf den Kurs der beabsichtigten Minensperre, die Minen sind klar zum Werfen, und nun gehen wir mit langsamer Fahrt rauf auf die gefährlichen dreizehn Meter. Rumps, schon fällt die erste Mine aus dem Schacht, nach sechzig Meter Abstand die zweite, dann die dritte. Aber da wird das gewaltige Mahlen der Schrauben eines anscheinend ganz dicken Dampfers gehört. Wird er unseren Turm zu fassen kriegen? Wir können uns nicht darum kümmern, und rumps, schon fällt die nächste Mine. Gegen alles, was über und unter uns vorgeht, sind wir taub, wir dürfen und wollen es nicht hören. Wir zählen die Minuten und zählen die Minen, die wir rausschmeißen, darauf konzentrieren wir alle unsere Sinne. Zwölf Minen müssen raus, und je näher wir dieser Zahl kommen, desto mehr hellen sich die Gesichter derer auf, die wissen, worum es bei dieser Aufgabe geht.

Fast genau um Mitternacht ist es geschafft, und sofort geht es runter auf größtmögliche Tiefe. Ein paarmal bumsen wir noch bei siebzehn und achtzehn Meter auf den Grund, weil es auch hier immer noch flach ist; aber dann kommt schnell tieferes Wasser, und nun laufen wir erst mal zwei Stunden unter Wasser vom Feuerschiff ab, ganz erlöst, diese verflixte Aufgabe glücklich hinter uns zu haben. Länger als diese zwei Stunden können wir aber nicht unten bleiben, dann ist unsere Batterie fast leer, dann müssen wir wieder auftauchen, um zu laden.

Die zwei Stunden sind um, wir tauchen auf . . . sakra nochmal, wieder zwei von den Motorschnellbooten in unmittelbarer Sichtnähe und immer noch diese ölglatte See. Also wieder runter . . . nach zwanzig Minuten wieder hoch und wieder eine ganz ähnliche Lage. Ein saftiger Fluch, aber er nutzt auch nichts, das Wetter kann er nicht ändern. Wir müssen runter und uns auf den Grund legen. Unsere Batterie ist fast leer, wir müssen besseres, das heißt schlechteres Wetter abwarten, damit die Motorboote zum Einlaufen gezwungen werden und wir zum Laden kommen.

So liegen wir den Rest der Nacht und fast den ganzen folgenden Tag auf dem Grund, bis wir es vor Luftmangel nicht mehr aushalten können und auftauchen. Und welch befriedigender Anblick: oben kämmt eine ganz grobe See, und ringsum in weiter Ferne ist kein Fahrzeug zu sehen und ganz verschwommen die französische Küste.

In der Nacht marschieren wir dann nach Westen in unser Operationsgebiet, in dem wir am nächsten Tage anlangen und in dem wir jetzt bei der wüsten See wie ein Spielball hin und her geworfen werden. Die ölglatte See vor Le Havre war zum Verzweifeln, aber die See, die wir jetzt haben, ist auch alles andere als schön, zumal sie die Torpedos leicht zum Versagen bringen kann.

Die Dämmerung setzt ein, wir machen kehrt und laufen nun wieder mit „langsamer Fahrt" auf die französische Insel Quessant zu, von wo die Konvois nach der englischen Küste zu abgehen müssen. Die Nacht wird

stockdunkel. Wie sollen wir bei dieser Finsternis ein Schiff finden, auf dieser unendlichen Meeresfläche, auf der wir kaum fünfhundert Meter weit sehen können? Und bei dieser blöden Schaukelei, bei der das Auge so schnell ermüdet. Zwischen Sehrohrbock und Brückenschutz habe ich mich so eingeklemmt, daß ich meine Arme für das Doppelglas frei habe. Aber es ist eine Kunst, bei den wahnsinnigen Bewegungen des Bootes das Glas richtig auf die See gerichtet zu halten. Es ist eigentlich ein hoffnungsloser Versuch, unter diesen Umständen irgend etwas zu erreichen. Trotzdem, wir müssen es versuchen, und wenn es noch so aussichtslos erscheint.

Wir kommen jetzt in solche Nähe der französischen Küste, daß wir das Feuer von Quessant über dem Horizont aufleuchten sehen. Aber was ist das? Drei Strich an Steuerbord achteraus leuchtet hin und wieder ein kleines Licht auf. Es ist an unserer Windseite, wir drehen darauf zu, um seinen Ursprung näher zu untersuchen, und nun brausen die Seen nur so weg über unser Deck, daß auch wir auf dem Turm regelrecht überflutet werden und überhaupt nichts mehr sehen können. Wir müssen einen Augenblick stoppen, um zu beobachten. Statt des einen Lichts sehen wir jetzt eine ganze Reihe von Lichtern in fast regelmäßigen Abständen. Das können nur die Hecklichter eines Konvois sein. Ist das ein Dusel! Das pulvert uns alle sofort hoch, überkommende Seen und Schaukelei sind uns piepe. Jetzt gibt es etwas zu tun, und nun ran! Wir müssen erst auf die Windseite des Konvois gehen und dabei so gegen die See andampfen,

daß bald keiner von uns auch nur einen trockenen Faden am Leibe hat. Nach zweistündigem Bemühen gelingt es uns endlich, den Konvoi einzuholen. Wir setzen uns zwischen Bewacher und Dampfer und schießen in schneller Folge zwei Dampfer aus der Linie heraus, müssen uns aber nach dem letzten Schuß vor einem Zerstörer, der uns dicht auf der Pelle war, durch Tauchen in Sicherheit bringen.

Als wir nach zehn Minuten wieder auftauchen, sind die Lichter verschwunden, die Nacht bleibt finster, vom Konvoi ist nichts mehr zu sehen. Wir legen uns jetzt so zur See, daß das Boot so ruhig wie möglich fährt, aber halten weiter scharfe Wacht. Wenig nach Mitternacht flaut der Sturm ab, und am Morgen haben wir fast nur noch Dünung.

„Mal wieder grade so klargegangen"

Einen Tag später bekommen wir südlich von Brest pottdicken Nebel zu fassen, es ist zum Verzweifeln, man kann nichts anderes tun, als rumlungern, höllisch aufpassen, daß man nicht überrannt wird, und auf klares Wetter warten. Das geht so zwei Tage lang, am dritten wird es endlich morgens eine Kleinigkeit heller. Die Maschinen laufen langsame Fahrt, wir rekeln uns auf der Brücke herum und versuchen den dicken Dunst mit den Doppelgläsern zu durchdringen. Da sagt der Maat der Wache ganz ruhig: „Vier Strich an Backbord kommt der Schatten eines großen Dampfers in Sicht, vorneweg fährt anscheinend ein Zerstörer." Es dauert eine ganze Weile, bis wir anderen die Schatten gefunden haben. Donnerwetter, die Burschen sind ja schon ganz dicht bei uns, schnell unter Wasser!

Gleich stecke ich das Sehrohr aus, sobald wir „auf Tiefe" sind, aber soviel ich auch suche und suche, von dem dicken Kasten oder dem Zerstörer ist nichts zu sehen. Vielleicht liegt das daran, daß der Nebel direkt über der Wasserfläche wesentlich dicker ist, als ein paar Meter höher, von wo wir im aufgetauchten Zustande beobachteten. Jedenfalls können wir diesen Angriff beruhigten

Herzens aufgeben, da haben wir keine Chancen. Im Gegenteil, wir müssen uns in acht nehmen, daß uns nicht irgendein Fahrzeug über den Haufen fährt, denn vielleicht ist unser Dampfer nur das Spitzenschiff eines Konvois gewesen, und die anderen Schiffe müssen jetzt gerade in der Gegend sein, wo wir uns befinden. Also lieber runter auf zwanzig Meter.

Schnell sind wir unten und fahren mit kleiner Fahrt auf die französische Küste zu, die noch etwa dreißig Seemeilen ab sein muß. Ich mache es mir bequem auf meiner Koje, und mein Bursche tischt das Frühstück auf, denn es ist noch früh am Tage. Hei, was sehen meine erstaunten Augen, da fährt der Junge doch tatsächlich in noch schmurgelnder Pfanne zwei Mords-Spiegeleier auf: „Mensch, Tiede", krächze ich vor Freude, „was ist denn los, wie kommt dieser Glanz in unsere bescheidene Hütte?" Tiede schmunzelt und meint: „Der Smutje sagt, die paar Eier, die wir noch haben, müssen schnell verdrückt werden, es sind schon ein paar faul!" Na, das wollen wir uns nicht zweimal sagen lassen, und hurtig geht es an die Arbeit.

Ich habe gerade das erste Eigelb auf der Gabel, um es nach braver Seemannsweise in eins in die Mundhöhle zu befördern, da gibt es einen Bums im Boot, daß ich ordentlich die Balance verliere. Das Boot muß irgendwo gegengestoßen sein . . . aber wogegen? Wir sind viele Meilen ab von Land und haben Tiefen unter uns, die an tausend Meter herankommen. Das kann doch eigentlich nur ein schwimmender Wrackteil gewesen sein, gegen den

wir gestoßen sind — aber was hat der ausgerechnet auf zwanzig Meter Tiefe zu suchen? Ich sitze wie auf dem Sprung, mit den Gedanken bin ich ganz dabei, nach einer Erklärung zu suchen — meine Augen sind auf das Spiegelei gebannt . . . wie tückisch doch das Schicksal manchmal ist! Aber zu weiteren Betrachtungen komme ich nicht, es bumst nochmal und nochmal, ich springe in die Zentrale, kein Zweifel, wir haben es mit einer unbekannten Bodenerhebung zu tun, wir müssen also höher kommen: „Schnell auf fünfzehn Meter gehen!" befehle ich. Kaum sind wir hoch, bumst es schon wieder. „Auf zehn Meter gehen!" rufe ich, aber auch auf zehn Meter bumsen wir immer weiter auf. „Beide Maschinen äußerste Kraft zurück, Preßluft auf mittlere Tanks!" schreie ich jetzt und klettere in den Turm.

Kaum sehe ich, daß der Turm aus dem Wasser ist, da reiße ich den Turmdeckel auf und erstarre buchstäblich vor Schreck. — Wir befinden uns mitten in schwerer Brandung, nur dreißig Meter vor uns ist Strand. Über den ganzen Turm schlägt die Brandung weg und schiebt das Boot immer weiter dem Strande zu, immer stärker haut das Boot vorn auf den Felsengrund. Wenn wir jetzt von der Brandung quergeschlagen werden, sind wir verloren. Mir sträuben sich die Haare, aber gottlob ziehen jetzt die Maschinen durch und holen das Boot ganz langsam gegen die Brandung vom Strand weg — mal wieder gerade so klargegangen!

Jetzt erst kann ich mir die Gegend ansehen. Wir befinden uns in einer Bucht, die ringsum von Felsküste

eingeschlossen ist. Wie durch ein Wunder sind wir an den der Bucht vorgelagerten Schären vorbeigefahren, direkt auf den verhältnismäßig ungefährlichen Strand zu.

Und nun sehe ich auch ein Fischerdorf, das auf Felsterrassen aufgebaut und nur zweihundert Meter von uns entfernt ist. Ich kann deutlich die Gesichter der beiden Fischersleute erkennen, die am Strande stehen und aus Schreck vor dem Ungetüm, das plötzlich aus der See aufgestiegen ist, ihre Shagpfeifen aus den Zähnen genommen haben. Oh, und da steht ja noch ein wahrer Prachtkerl von Leuchtturm, wie wär's, wenn wir dem mal einen kleinen Gruß mit der Kanone schickten, wo wir doch schon mal hier sind . . . gewissermaßen als unsere Visitenkarte . . .

Das ganze Dorf läuft schon am Strand zusammen, und die Leutchen wissen noch immer nicht, mit wem sie die Ehre haben. Na, wollen lieber noch ein bißchen ablaufen und aus dem Schärengewimmel rauskommen, so dicht am Strand ist die Sache doch reichlich ungemütlich. So halte ich also erst mal von der Küste ab und lasse unter Deck alles für den Artillerieüberfall auf den Leuchtturm klarmachen. Schon nach wenigen Minuten sind wir in reinem Fahrwasser, und nun mache ich Artilleriealarm, indem ich gleichzeitig das Boot wieder der Küste zudrehe. Die Mannschaften stürzen schon an Deck . . . pfui Deibel, was ist das?! In Abständen von hundert bis zweihundert Meter detonieren rings um das Boot vier bis fünf Granaten mit lautem Getöse. Jetzt hören wir auch die Abschüsse und sehen, wie es direkt unter unserem

Leuchtturm vier-, fünfmal aufblitzt, und schon klackern die Aufschläge dichter ums Boot herum. Da können wir mit unserer einsamen Kanone nicht gegen an, also schnell unter Wasser.

Junge, Junge, da hat aber der liebe Gott zweimal kurz hintereinander den Zeigefinger für uns dazwischengehalten. Wenn der Franzmann etwas weniger höflich gewesen wäre und schon angefangen hätte, auf uns zu feuern, als wir noch mit seinem Strand in so wenig angenehmer Berührung waren, dann würde es jetzt mit uns verdammt trübe aussehen. Es lebe der gesunde Schlaf der Wachmannschaften von Isle de Seine!

Aber wie war es überhaupt gekommen, daß wir beinahe gestrandet wären und dabei glaubten, uns viele Meilen ab von der Küste zu befinden? Ich rechne sofort mit dem Steuermann nach, alles stimmt. Wir haben allerdings wegen des dicken Nebels fast drei Tage kein astronomisches Besteck gehabt, und da hat uns der gänzlich unberechenbare Strom in dieser Zeit viele, viele Meilen nach Osten gesetzt . . . bis an den freundlichen Strand der Isle de Seine.

Glückhafte Fahrt!

Unser „UC 70“ haben wir gleich nach Rückkehr von der Unternehmung auf die Werft nach Ostende bringen müssen, da unsere Brügger Werft mit anderweitigen Reparaturen zu stark in Anspruch genommen war. Wir haben unser Boot ganz der Werft übergeben und nur ein kleines Wachkommando, bestehend aus Leitendem Ingenieur und vier Mann, in Ostende zurückgelassen. Die übrige Besatzung ist zur Erholung in die Brügger Kaserne zurückgenommen.

Wir genießen die Hafenzeit mit allen ihren Freuden, soweit wir können, besonders freuen wir uns aber, daß wir endlich mal wieder nach Herzenslust auspennen können. Die erste Nacht nach der Unternehmung geht es meistens noch nicht so recht, weil alles noch zu stark unter Spannung steht. Aber wenn man sich erst wieder an das Hafenleben gewöhnt hat, dann wird alles nachgeholt, dann schläft man wie ein Sack, besonders auf diesen wunderbar gepolsterten, altmodischen belgischen Betten. Obwohl die Engländer fast jede Nacht Fliegerangriffe auf Brügge machen und die deutschen Fünfzehn-Zentimeter-Abwehrgeschütze, die rings um Brügge herum aufgestellt sind, in den dunklen Nachthimmel

hinausbellen, daß alles nur so wackelt — die U-Boots-Leute kümmert das nicht.

In schwerem Schlaf wälze ich mich auf meinem breiten Mahagonibett. Ich kann mich nicht zurechtfinden. Fernes Donnern ist mir noch im Ohr, habe ich es geträumt oder ist es Wirklichkeit gewesen? „Herr Kapitänleutnant!“ ruft eine Stimme eindringlich. „Was ist los?“ schreie ich, springe hoch und will auf den Turm klettern, da steht mein Bursche Tiede vor mir und lacht. Ach, Donnerwetter, ich bin ja überhaupt in meinem friedlichen Schlafzimmer. „Herr Kapitänleutnant möchten sofort aufstehen und mit dem Flottillenchef nach Ostende fahren. Monitore haben heute morgen um vier Uhr die Küste beschossen. Eine Achtunddreißig-Zentimeter-Granate ist in dem kleinen Hafenbecken, in dem auch ‚UC 70‘ lag, detoniert und hat unser Boot sowie zwei Fischdampfer und zwei Prahme zum Sinken gebracht.“ — „Was macht unser Wachkommando?“ frage ich, während ich schon aus der Koje geflitzt und beim Anziehen bin. „Es ist niemand verletzt, die beiden Wachposten sollen das Boot sofort bei Beginn der Beschießung verlassen und sich in einen Unterstand verholt haben!“ meint Tiede.

Schon wenige Minuten später rasen der Flottillenchef und ich im Auto nach Ostende. Ein Bild des Jammers bietet das kleine Hafenbecken mit den gekenterten Schiffen und mitten darunter unser „UC70“, von dem nur noch der Turm zu sehen ist. Gottlob ist das Wachkommando unverletzt geblieben, obwohl der Unterstand, in

dem sie sich in Sicherheit brachten, auch allerhand abbekommen hatte.

Unser Boot ist nun gesunken, und obwohl es wieder gehoben werden kann, ist es für uns verloren. Wir können nicht so lange warten, bis es repariert ist, wir müssen weiterarbeiten — auf einem neuen Boot.

Das neue Boot, für das ich vorgesehen war, sollte erst im Herbst, also in etwa zwei bis drei Monaten, fertig werden. Während der F. D. U. (Korvettenkapitän Bartenbach) noch überlegte, wie er mich bis dahin verwenden sollte, erkrankte plötzlich der gerade neuernannte Kommandant von „UC 17" so schwer, daß er sein Boot für längere Zeit nicht fahren konnte. Sofort wurde ich an seiner Stelle mit dem Kommando von „UC 17" betraut und war bereits einige Tage später mit dem Boot nach dem Westausgang des Englischen Kanals unterwegs.

Es war jene Zeit, in der die U-Boote geradezu fieberhaft arbeiteten. Wir mußten um jeden Preis die Erfolge durchholen, die für einen baldigen glücklichen Kriegsausgang notwendig waren. Was wird aus Deutschland, wenn uns das nicht gelingt? Wie ein Gespenst stand hinter jedem von uns diese Frage, und oft sprachen wir über sie auch mit unserer Besatzung. Wir versicherten unseren Leuten immer wieder, daß wir es schließlich doch schaffen würden, und sie waren überzeugt davon.

Allerdings nahte schon der Zeitpunkt, wo der U-Boot-Krieg, nach Berechnung des Admiralstabes, seine praktische Wirkung beim Feinde hätte zeigen müssen. In

sechs Monaten, hatte der Admiralstab 1916 erklärt, würde der uneingeschränkte U-Boot-Krieg sein Ziel erreichen. Fünf Monate von den sechs waren bereits um. Die Heimat glaubte, das englische und französische Volk müßten jetzt bald mindestens so harte Entbehrungen durchmachen wie das deutsche, und die Front der Entente würde überrannt werden können, bevor die Hilfe der Amerikaner wirksam wurde. Daß die Berechnungen des Admiralstabes nur für das Jahr 1916 mit seinen einfacheren Verhältnissen Geltung hatten, daß die Kriegführung seither viel schwieriger geworden, daß die englische U-Boot-Abwehr sich unheimlich verschärft hatte, das sagte sich die Heimat nicht. Und das war das Schlimme. Fünf Monate des uneingeschränkten U-Boot-Krieges waren verstrichen, und nun glaubte die Heimat, daß es bald geschafft sein würde.

Auch wir U-Boot-Offiziere hatten im Anfang des uneingeschränkten U-Boot-Krieges die Idee, daß wir die Sechs-Monate-Frist würden einhalten können. Erst als nach etwa fünf Monaten klar wurde, daß trotz der großen Versenkungsziffern das erste Halbjahr nicht den so heiß ersehnten Enderfolg bringen würde, wurden die ersten unter uns stutzig.

Die Tatsache der Versenkungen war da. Wie weit entsprachen aber die vom Admiralstab herausgegebenen Versenkungsziffern der tatsächlich versenkten Tonnage? Darüber diskutierten wir immer wieder in unserer U-Boot-Messe. Bald hatten wir die Gewißheit, daß die versenkten Schiffe, nicht nur bei uns in Flandern, sondern

auch bei den anderen U-Boot-Flottillen, zu weit über fünfzig Prozent dem Namen und deshalb auch der Größe nach genau bekannt waren. Der Schätzungsfehler konnte also nur die restlichen vierzig und einige Prozent betreffen, aber er mußte in dem Maße geringer werden, als wir U-Boot-Kommandanten in der Abschätzung der Dampfergrößen mehr Übung bekamen. Und wenn der erwartete Erfolg nicht eingetroffen war, so lag es jedenfalls nicht an der irrtümlichen Aufstellung der Versenkungsziffern. Es mußte an etwas anderem liegen.

Aber woran? Die Antwort gab uns U-Boot-Leuten das, was wir draußen sahen. Wir versenkten Schiff auf Schiff, eine phantastische Menge, und doch bekamen wir immer wieder den Eindruck, daß die Dichtigkeit des feindlichen Handelsschiffsverkehrs überhaupt nicht nachgelassen hatte. Woher kam das nun wieder? War die feindliche Handelsschiffahrt inzwischen wesentlich schärfer organisiert worden, oder war es der Entente gelungen, einen viel größeren Teil der Weltraumtonnage für sich zu engagieren, als es von deutscher Seite für möglich gehalten wurde? Wahrscheinlich trafen beide Gründe zu!

Im Hochsommer des Jahres 1917 begannen einzelne von uns zu ahnen, daß es sich nicht darum handelte, nur die Handelstonnage der Ententeländer zu vernichten, sondern daß sich unser gigantischer Kampf praktisch gegen die Handelstonnage der ganzen Welt richtete. Wir dachten diesen Gedanken damals nicht ganz so klar, wie ich ihn hier niederschreibe. Aber jedem von uns



Der englische Segler geht in Flammen auf





Der englische Dampfer „Clan Davidson" wird versenkt

U-Boot-Leuten, die wir bereits länger fuhren und die Möglichkeit hatten, heute und früher zu vergleichen, wurde es langsam doch schwummerig.

Es gehörte schon etwas dazu, die Hoffnungsfreudigkeit, die uns alle bei Beginn des uneingeschränkten U-Boot-Krieges beseelte, ungetrübt aufrechtzuerhalten. Zwar kamen immer wieder Agentennachrichten, die erzählten, wie stark sich die Wirkungen unserer Versenkungen auf das englische Leben bereits bemerkbar machten. Aber wir sahen, was wir sahen, und in den Gesprächen ganz vertrauter U-Boot-Kommandanten meldeten sich schon hin und wieder gewisse Zweifel in bezug auf den Enderfolg. Nur in ganz intimen Kreisen fanden diese Gespräche statt, aber sie bewirkten doch, daß über das Bild, das unsere glühende Hoffnung sich vom Ausgang des gewaltigen Ringens ausgemalt hatte, vom Verstande her nun schon manchmal dunkle Schatten fielen.

Schon zu der Zeit, als ich „UC 17" übernahm, war meine Stimmung in bezug auf den Enderfolg nicht mehr so unbekümmert hoffnungsfreudig. Ich erinnere mich deutlich an die Gespräche mit einem sehr befreundeten U-Boot-Kommandanten, bei denen wir uns in unserer Skepsis trafen. Aber selbstverständlich brachten wir weder in der Messe noch gar vor unseren Besatzungen derartige innere Zweifel zum Ausdruck. Nach außen blieben wir bewußt hoffnungsfreudig. Außerdem waren wir jung, und wenn wir erst draußen waren, wurden wir gepackt von der Passion des U-Boot-Fahrens und von dem Ehrgeiz, zusammen mit unserer Besatzung etwas

zu leisten, um das große Endziel doch noch zu erzwingen.

Wir waren mit „UC 17“ im Westausgang des Kanals angelangt. Ich hatte schon nach den ersten beiden Tagen, die ich mit der mir bis dahin ganz unbekannten Besatzung in See war, gesehen, daß ich mich auf sie verlassen konnte. Gewissermaßen zur Übung, um Kommandant und Besatzung aufeinander einzuspielen, hatte uns der Kriegsgott, gleich nachdem wir unsere Minen gelegt hatten, zwei Segler entgegengeschickt, einen mittelgroßen Engländer und einen ganz fetten Amerikaner, die wir beide mit besonderem Appetit „verspeisten“.

Der Amerikaner war geradezu fabelhaft auf den „Versenkungsfall“ vorbereitet, hatte seine Siebensachen im Handumdrehen zusammengepackt und schnell seine Boote zu Wasser gelassen. Wir bekamen ordentlich einen Schreck, als sich plötzlich eines der Rettungsboote mit Motorkraft in Bewegung setzte und direkt auf uns zukam.

So was hatten wir noch nicht erlebt. Wir trauten dem Frieden nicht und brachten sofort unser Geschütz in Feuerstellung auf das Motorboot, worauf drüben alles die Hände hochhob und zu verstehen gab, daß es sich nur um ein harmloses Rettungsboot handele. Tatsächlich traf das zu, die patenten Amerikaner hatten es sich bequem machen wollen, falls ihnen auf See mal 'ne kleine Versenkung zustoßen sollte. Im Motorboot wollten sie dann die Küste ansteuern, unabhängig vom Rudern und Segeln.

Der Segler selbst hatte bis zur Halskrause Öl in

Holzfässern geladen, das heißt: auch sein ganzes Oberdeck war stoppevoll geladen. Versenken konnte man ein solches Schiff durch Sprengung nicht, denn wenn auch alle Räume unter Wasser gesetzt waren, schwamm der Schiffskörper doch noch auf der Ladung. Da konnte nur Inbrandstecken helfen.

Schnell fuhr das Prisenkommando im Motorboot zum Segler hinüber, und nach wenigen Minuten schon qualmte es an verschiedenen Stellen des Oberdecks. Nach einer halben Stunde brannte das ganze Oberdeck, und geringe Zeit später schlugen Flammen zum Himmel empor, die höher waren als die Masten. Das war für uns das Zeichen, daß der Untergang des Seglers unabwendbar war und daß wir nach neuer Beute Ausschau halten durften.

Wir liefen nach Süden zu ab. Noch stundenlang sahen wir die enormen Rauchschwaden zum Himmel aufsteigen, schwarz und geballt, dem Ausbruch eines Vulkans vergleichbar, und erst in den frühen Nachmittagsstunden verschwanden die letzten Zeichen dieser ungeheuren Feuersbrunst aus unserer Sicht.

Wenig später entdeckten wir in Richtung rechts voraus die Mastspitzen eines noch unter dem Horizont fahrenden Dampfers. Er hielt fast direkt auf uns zu, ein ganz klein wenig führte sein Kurs an uns vorbei, so daß wir gerade seine beiden Masten erkennen konnten. Also ein idealer Kurs für uns, wir brauchten nur zu tauchen, und dann lag er, wenn er herangekommen war, direkt vor unserem Rohr.

Schon frühzeitig gingen wir unter Wasser und sahen uns den Dämpfling durchs Sehrohr an, sobald er über dem Horizont sichtbar war. Das schien ja ein schöner fetter Bissen zu sein, mächtig breit und schwer beladen. Bald konnte ich erkennen, daß er im vorderen Mast zwei Ausguckleute postiert hatte. Da hieß es vorsichtig sein mit dem Gebrauch des Sehrohrs. Hoffentlich hatten uns die Burschen da oben nicht überhaupt schon vorher gesehen, während wir noch aufgetaucht waren. Also sicher ein ganz gewitzigter Bruder!

Sofort merke ich im Boot eine ganz andere Spannung, nachdem ich meine Beobachtungen in die Zentrale gegeben habe. Jeder U-Boot-Mann freut sich, wenn die Situation nicht so ganz einfach ist, wenn es sich nicht nur um reines Abknallen handelt, sondern wenn es dabei irgendeine Schwierigkeit gibt, die überwunden werden muß. Wir fahren dem dicken Bobby entgegen, alles ist klar zum Torpedoschuß, da stecke ich das Sehrohr nochmals raus, verflixt nochmal! „Beide Maschinen äußerste Kraft voraus!" Der Kerl hat direkt auf uns zu Kurs geändert, wir sind in Rammposition. Müssen also schleunigst machen, daß wir wegkommen und dann schnell drehen, damit uns dieser feiste Bursche nicht entwischt.

Wir müssen jetzt auf einen Kurs, der unserem ersten Angriffskurs gerade entgegengesetzt ist. Die Maschinen arbeiten so heftig, daß das ganze Boot zittert; oben im Turm wackelt alles doppelt so stark wie unten. Es ist ein toller Lärm! Der Steuermann und ich müssen beim Drehen den neuen Angriffskurs und den Vorhaltewinkel

errechnen. Wir konzentrieren uns ganz auf diese Arbeit, alles hängt von der richtigen Rechnung ab. Wir können uns nur durch Schreien verständigen. Der Dicke darf uns nicht entflitzen. Jetzt sind wir gleich auf dem errechneten Angriffskurs, schnell einen Blick durchs Sehrohr. Wir sind auf guter Schußposition, schon ist der Torpedoschuß raus . . . Treffer im Vorschiff.

Es herrscht eine Mordspanik auf dem Dicken, wir fahren ganz dicht an seinem Heck vorbei und können seinen Namen lesen: Clan Davidson, Glasgow. Jetzt können wir aus nächster Nähe, aber natürlich immer noch unter Wasser, den Grund für die tolle Aufregung an Bord erkennen. Die Besatzung besteht fast nur aus Indern, die ja sicher keine harten Seeleute sind und nun die Rettungsboote in einer Weise von oben schmeißen, daß uns die Haare zu Berge stehen. Die See ist aber verhältnismäßig ruhig, so daß den malträtierten Booten kaum etwas geschehen ist.

Allmählich haben sich die Rettungsboote eine Strecke hinter dem Heck des „Clan Davidson" gesammelt. Ich tauche mitten unter ihnen auf, lasse den Kapitän mit den Schiffspapieren an Bord kommen und schicke das Prisenkommando auf den „Clan", um mit ein paar Sprengpatronen dem Absacken nachzuhelfen. Inzwischen habe ich aus den Schiffspapieren festgestellt, welches der Grund für das schwere Sinken des Dampfers ist. Er hat nämlich außer verschiedenen anderen Dingen 3000 Tonnen Butter geladen, und auf der schwimmt er. Bald kommt das Prisenkommando zurück, hat die Spreng-

patronen angeschlagen und mir das Verschlußstück des Geschützes, das der Dampfer am Heck stehen hat, zur Erinnerung mitgebracht. Das war im wahrsten Sinne des Wortes nicht ganz „leicht" gewesen, denn es war der Verschluß eines 13-Zentimeter-Geschützes und ein so schwerer Brocken, daß die braven Prisenleute unheimlich zu schleppen hatten.

Kaum ist das Beiboot mit dem Prisenkommando wieder in unserer Nähe, als die drei am Schiff befestigten Sprengpatronen detonieren und der Dampfer in die Tiefe braust. Er hat es auf einmal mächtig eilig, nachdem nun auch noch der große Maschinenraum voll Wasser gelaufen ist, bis zum Meeresgrund hat er aber auch keinen ganz kurzen Weg; wir haben hier die Kleinigkeit von 3000 Meter Tiefe. Daran denken wir aber zunächst selber nicht, sondern untersuchen erst in aller Ruhe das Rettungsboot des Kapitäns. Dann machen wir uns klar zur Weiterfahrt. Plötzlich — wir trauen unseren Augen nicht — springen dicht bei uns nacheinander acht bis zehn große Fässer etwa ein Meter aus dem Wasser heraus.

Jetzt erst denken wir an die große Tiefe. Aber wie vom Donner gerührt sind wir, als wenige Sekunden nach den Fässern noch ein großer Hammel aus der Tiefe geschossen kommt. Ich glaube, wir haben in dem Moment nicht geistreicher ausgesehen als der Hammel selbst. Der aber rudert auf dem Ozean spazieren, als ob es die angenehmste Sache der Welt wäre, mal eben aus ein paar hundert Meter Tiefe an die Wasseroberfläche zu strampeln. Alles bricht in Freudengeheul aus, teils in Er-

wartung des fetten Bratens, teils in Hochachtung vor der glänzenden Auftauchleistung des braven Hammels. Wir strengen uns nun aber auch um seine Rettung fast ebenso an, als ob es einer der Unsrigen wäre. Gerade noch bevor er wieder tauchen will, haben wir ihn gefischt, und da merken wir, daß der alte Herr von seiner Unternehmung doch ziemlich außer Puste gewesen ist. Schnell haben wir ihn erlöst, flinke Seemannshände ziehen ihm im Handumdrehen den Pelz ab, der über Bord fliegt, während die leckeren Sachen gleich unter Deck in die Küche wandern.

Inzwischen sind die fünf Rettungsboote des „Clan" von uns abgelaufen. Alle haben sie Segel gesetzt und sind nur noch in der Ferne als kleine weiße Punkte zu sehen, die nach Osten steuern. Da kommt aus derselben Richtung, in der die Rettungsboote ablaufen, ein Dampfer in Sicht. Den müssen wir kriegen. Damit er uns nicht frühzeitig sieht, tauchen wir und laufen ihm unter Wasser entgegen. Bald sehen wir, daß der Dampfer Kurs ändert und auf die Rettungsboote zuhält. Das ist fatal. Da kann er uns leicht durch die Lappen gehen, denn er kommt bei dieser Hilfsaktion sehr weit ab von uns.

Obwohl wir schon ziemlich viel Strom aus der elektrischen Batterie herausgefahren haben, entschließe ich mich doch, in größerer Tiefe mit „äußerster Kraft" auf den voraussichtlichen Treffpunkt zwischen dem Dampfer und den Rettungsbooten zuzuhalten. Wir müssen auch diesen Dampfer unbedingt zu fassen kriegen. So fahren

wir zehn Minuten, dann gehe ich wieder nach oben auf Sehrohrtiefe. Ich sehe, daß meine Berechnung richtig gewesen ist. Genau rechts voraus liegt der Dampfer gestoppt, gerade damit beschäftigt, die Besatzung des ersten Rettungsbootes überzunehmen. Von den anderen vier Rettungsbooten sind drei schon in unmittelbarer Nähe des Dampfers, während das fünfte noch weiter ab ist. Es besteht für uns keine Hoffnung, noch vor den drei Booten an den Dampfer zum Angriff heranzukommen. Gemeinheit! Höchstens bei der Übernahme des letzten Bootes kann es uns gelingen, noch in Angriffsposition zu gelangen, und das wird auch schon äußerst knapp werden. Aber es muß versucht werden.

Schnell ändern wir Kurs direkt auf das letzte Boot zu. Jetzt kommt also alles darauf an, mindestens gleichzeitig mit diesem Boot am Dampfer zu sein. Ich schnaufe schon gewaltig bei meiner Arbeit am Sehrohr. Denn bei der hohen Fahrt, die das Boot laufen muß, macht es starke Tiefenschwankungen, so daß ich mit dem Sehrohr dauernd die Leiter rauf und runter klettern muß, damit die Sehrohrspitze nicht zu hoch hinausragt und zu früh vom Dampfer gesehen werden kann. Immer dichter kommt das letzte Boot an den Dampfer heran, und immer noch sind wir nicht auf Schußentfernung. Jetzt verschwindet das Boot auf der von uns abgewandten Seite des Dampfers, gleich wird also die Besatzung auf den Dampfer übersteigen. Es ist ein Segen, daß das Boot auf der abgewandten Seite des Dampfers anlegt, nun wird die Aufmerksamkeit der ganzen Dampfer-

besatzung nach dorthin gerichtet sein, und niemand wird nach der entgegengesetzten Seite Ausschau halten, von der wir jetzt angepirscht kommen.

Einen Augenblick, als das Sehrohr gerade mal eingefahren ist, überdenke ich die Situation: eigentlich scheußlich, eben sind Seeleute aus schwerster Gefahr errettet, errettet durch einen anderen Seemann, der dem höchsten Gebot der Seefahrt gehorcht und sein Leben für das der anderen einsetzt — und zum Dank dafür wird er vom U-Boot torpediert. Dann ist aber gleich der Gedanke an die Heimat wieder da, an das fürchterliche Elend, an den ungeheuren Kampf, in dem Deutschland um sein Leben ringt. Alle diese Dampfer hier draußen, jeder einzelne von ihnen, tut so, als trieben sie friedliche Seefahrt. Tatsächlich aber kämpfen sie alle miteinander gegen unsere Heimat, schleifen sie ausnahmslos Materialien herbei zum Kampf gegen Deutschland. Und jetzt ist mir wieder eisern klar, daß jeder dieser Dampfer hinunter muß unter die See, unweigerlich — unerbittlich. Das sind wir der Heimat schuldig, auch wenn es dem Seemannsherzen oft nicht leicht wird.

Wieder stecke ich das Sehrohr raus. Wir sind gleich so weit, daß wir schießen können, aber auch der Dampfer muß gleich die Übernahme der letzten Bootsbesatzung beendet haben. Eine kitzlige Lage! Unser Torpedo läuft nur 1000 Meter, ein sogenannter Kriegstorpedo. Wir müssen also unter diesem Abstand bleiben. Wir haben jetzt ungefähr die 1000 Meter erreicht! Der Dampfer stoppt noch, kann aber jeden Augenblick Fahrt auf-

nehmen. Wenn ich auf den gestoppten Dampfer schieße, geht der Torpedo womöglich vorbei. Ich kann es nicht mehr abwarten und schieße den Torpedo auf das Vorschiff des Dampfers. Mein Wachoffizier, der famose Achilles, steht mit der Stoppuhr neben mir und zählt: 500, 600, 700, 800 . . . ich denke schon: also vorbei . . . da, bei 900: Schlag durchs Boot, Sehrohr raus, gerade noch kann ich die niederfallende Wassersäule der Detonation sehen.

Wüstes Durcheinander auf dem Dampfer. Dann kommt aber Ordnung in die Geschichte, ein Beiboot nach dem anderen wird heruntergelassen, auch die verlassenen des „Elan Davidson" werden herangeholt und besetzt, und schließlich schwimmen neun Beiboote um den Dampfer herum. Wir warten noch ein Viertelstündchen, und als der Dampfer nicht sinken will, tauchen wir auf und pfeffern ihm auf 100 Meter Abstand ein paar 8,8-Zentimeter-Granaten in die Wasserlinie.

Jetzt sinkt er merklich schneller, aber als wir nach Westen weitermarschieren wollen, sehen wir vom Süden her einen Zerstörer — anscheinend einen Amerikaner — mit höchster Fahrt auf uns zukommen. Schnell tauchen! Als wir unten sind, meldet mir der Leitende Ingenieur, daß wir nur noch ganz wenig Strom in der elektrischen Batterie haben und deshalb nur kleinste Fahrstufen laufen dürfen.

Das ist verdammt unangenehm, denn der Zerstörer muß gleich an unserer Tauchstelle sein, und da wir inzwischen kaum weitergekommen sind, kann es einen

schönen Wasserbombensegen aus nächster Nähe geben. Kaum gedacht, hören wir schon die scharfen Propellergeräusche des Zerstörers herankommen — von allen Stellen des Bootes werden sie nach der Zentrale gemeldet. Kurz darauf detoniert ganz dicht bei uns eine Wasserbombe, die nicht von schlechten Eltern ist. Merkwürdigerweise verbleibt es bei dieser einen. Offenbar hat der Zerstörer seine Wasserbomben schon anderweitig verausgabt und kann uns nur noch diese letzte anbieten.

Wir hören noch verschiedentlich Schraubengeräusche, aber Bomben gibt es nicht mehr. Als wir schnell mal auf Sehrohrtiefe gehen, um nachzusehen, ob wir nicht auftauchen können, sehen wir den Zerstörer noch in der Gegend des Dampfers herumpatrouillieren, während der Dampfer selbst bereits untergegangen ist.

Erst kurz vor Eintritt der Abenddämmerung ist die Gegend wieder frei, so daß wir auftauchen können. Kaum sind wir oben, da sehen wir nach Westen zu auch schon Masten und Schornsteine eines mit nordöstlichem Kurs fahrenden Dampfers. Es muß wieder ein ziemlich dicker Bursche sein, denn er hat vier Masten. Der Schiffsrumpf selbst ist noch unter dem Horizont.

Gleich stellen wir beide Dieselmaschinen an, wir müssen mit höchster Fahrt versuchen, auf Fühlung an ihn heranzukommen, bevor die Dunkelheit ihn unseren Blicken entzieht. Wenn uns das gelingen soll, müssen wir uns schon mächtig ranhalten. Dazu kommt, daß wir gleichzeitig unsere elektrische Batterie aufladen müssen,

sonst sind wir plötzlich, wenn wir unerwarteterweise doch mal tauchen müssen, vollkommen aufgeschmissen.

Höchste Leistung wird also vom Maschinenpersonal verlangt, alles ist auf den Beinen. So eine scharfe Jagd, bei der es auf jede einzelne Leistung im Boot ankommt, ist auch für das Maschinenpersonal eine Wohltat. Da kann man sich doch was dabei denken, das gibt doch Leben in die Bude, das ist doch was anderes als die unendliche Eintönigkeit bei Hin- und Rückmarsch. Jetzt noch diese aufregende Jagd, nachdem wir den ganzen Tag über dauernd rumgeturnt sind, bedeutet mächtige Anstrengung für jeden einzelnen, aber trotzdem frische, freudige, wenn auch schmutzige Gesichter überall.

Wir halten den Dampfer unter scharfer Beobachtung, wir müssen feststellen, ob er geraden Kurs oder Zickzackkurs fährt. Er fährt Zickzack — das macht uns unsere Arbeit doppelt schwer. Es kommt darauf an, den Vorhaltewinkel, um den wir unseren Kurs vor den Kurs des Dampfers vorlegen müssen, so richtig zu wählen, daß wir auch bei Dunkelheit auf den Kerl treffen. Bei Zickzackkursen des Dampfers ist das nur Glückssache, nicht mehr Berechnung. Die Aussicht, daß wir in der Dunkelheit am Dampfer vorbeistoßen werden, überwiegt, darüber bin ich mir vollkommen klar. Es gibt wahrscheinlich eine große Enttäuschung für uns, aber versuchen müssen wir es doch, den Bengel zu schnappen.

Schnell wird es dunkel, der Dampfer kommt aus Sicht. Wenn man doch jetzt die Dunkelheit mit den Augen durchbohren könnte! Nur Ruhe, jetzt die Augen

nicht überanstrengen, wir sind ja noch lange nicht so weit, daß wir den Dampfer sehen können. Erst in einer Dreiviertelstunde etwa sind wir auf seiner Kurslinie, dann erst darf das Doppelglas nicht mehr von den Augen kommen.

Viertelstunde auf Viertelstunde vergeht. Jetzt sind wir auf der Kurslinie des Dampfers. Aber von ihm selbst ist nichts zu sehen. Wir schwenken in seine Kurslinie ein und verringern die Fahrt. Alle haben wir das Gefühl, der Dampfer müsse von hinten auflaufen.

Aber, was ist das ... Steuerbord voraus ein großer Schatten. Ein Blick durchs Doppelglas zeigt, daß es unser Dampfer ist. Verfluchte Schweinerei, der Kerl ist an uns vorbeigelaufen! Wir versuchen, ihn einzuholen, unmöglich, er läuft schneller als wir. Nur wenn wir den Mittelkurs zu seinen Zickzackkursen laufen, können wir in die vorliche Stellung zu ihm kommen, die wir für den Torpedoangriff brauchen. Das machen wir, der Dampfer kommt wieder aus Sicht.

Kinder, jetzt kommt's drauf an, daß wir den guten Riecher behalten, den wir heute schon den ganzen Tag gehabt haben. So laufen wir wieder zwanzig Minuten, immer angespannter wird unser Ausguck. Der Hecktorpedo, der einzige Torpedo, den wir noch haben, ist schußklar gemacht. Wenn der Dampfer jetzt aus irgendeiner Richtung in Sicht kommt, will ich sofort schießen können. Da — an Steuerbord achteraus ein Schatten, es ist tatsächlich wieder der Dampfer. Er ist zu weit ab für den Heckschuß von der Seite aus, von der wir ihn

sehen. Wir müssen auf ihn zudrehen, quer zu seinem Kurs vorn an ihm vorbeifahren und dann von der anderen Seite aus schießen. Der Dampfer tritt immer mehr aus der Dunkelheit hervor, wird deutlicher und deutlicher.

Jetzt können wir schon seine weiß aufleuchtende Bugsee erkennen, aber immer noch haben wir seinen Kurs nicht gekreuzt. Mir wird ungemütlich zumute. Ich überlege schon, wie ich ausweichen muß, damit es nicht zur Kollision zwischen uns kommt. Wir würden erledigt sein dabei. Es scheint mir, als ob wir überhaupt keine Fahrt machten. Endlich fangen wir an, ganz, ganz langsam seinen Kurs zu passieren, man könnte graue Haare kriegen. Und nun sieht es sogar so aus, als ob er hinter uns herdrehte, zum Rammstoß. Er muß uns unbedingt gesehen haben. Schon will ich Ruderkommando geben, um auszuweichen, da endlich sehe ich seine Steuerbordseite. Nun ist nur noch zu befürchten, daß er mit seiner Kanone eher auf uns schießt, als wir unseren Torpedo geschossen haben.

Ich habe schon die Wache unter Deck auf Tauchstation geschickt, nur der Steuermann darf noch oben neben mir bleiben. Jetzt sehen wir, wie sich auf dem Dampfer ein Licht von vorn schnell nach achtern bewegt, scheinbar zum Geschütz, das auf Dampfern meist hinten aufgestellt ist. Jetzt aber schnell! Einen Augenblick, meine Herrschaften, wollen mal sehen, wer besser kann: „... Los!" Der Torpedo braust aus dem Rohr, peinliche Sekunden vergehen, jetzt muß der Dampfer gleich schießen. Scheinbar ist unser Torpedo Fehlschuß: Steuermann

runter. Ich hinterher. Schon will ich den Deckel schließen, linse noch mal rüber zum Dampfer, im selben Moment steht schon am Heck des Dampfers die riesige Detonationssäule des Torpedos.

Donnerkiel, das war aber höchste Zeit, daß der traf. Den Dicken haben wir verdammt sauer verdient. Wir sind alle in schwerer Form. Nachdem die hinteren Ladeluken des Dampfers bereits von Wasser überspült sind, nähern wir uns vorsichtig seinem Heck. Hier finden wir auch die Rettungsboote, die wir längsseit rufen. Sie haben keinen Proviant, wir geben ihnen Brot und Wasser, beides haben wir nur noch knapp.

Der Dampfer heißt „Monarque". Aus dem einen Boot ruft uns eine Stimme, scheinbar die des Ersten Offiziers, rüber: „It's a pity jou hit us first!'. („Schade, daß Sie uns zuerst trafen!")

Er erzählt, daß er unser Boot gerade in dem Moment gesehen habe, als es ganz dicht vor dem Bug des Dampfers vorbeigefahren sei. Sofort war er mit einer Laterne von der Brücke nach hinten zum Geschütz gelaufen und hatte es mit seinen Leuten gerade „klar zum Feuern" gehabt, als der Torpedo am Heck getroffen und leider auch das Geschütz unbrauchbar gemacht hatte ... Wir entlassen die Rettungsboote in dunkle Nacht ... die Küste ist weit ... der Krieg ist hart und unerbittlich.

Es ist schon lange nach Mitternacht, todmüde sinken die Freiwächter in die Koje. Ich stehe noch auf der Brücke, starre in die Dunkelheit und lasse den Tag an mir

vorüberziehen. Alles ist noch aufgewühlt von Anstrengung und Aufregung, an Schlaf ist nicht zu denken. Ich habe Rückmarsch angeordnet, da Minen-Aufgaben erfüllt und Torpedos verschossen sind. Endlich, nach Stunden, siegt die Müdigkeit, ich haue mich auf die Koje und falle in Bombenschlaf.

Kaum habe ich mich hingelegt, da höre ich von der Koje aus ein aufgeregtes Gespräch oben auf dem Turm. Was ist nun schon wieder los? Ärgerlich klettere ich auf die Brücke. Oben kann ich vor Lichtfülle zunächst nichts sehen, die Sonne steht schon hoch am Himmel. Es ist kaum zu fassen, daß diese „wenigen Minuten" Schlaf in Wirklichkeit Stunden gewesen sein sollen. Na, nach dem gestrigen Tag kein Wunder.

Aber was gibt's denn eigentlich? „Segler zwei Strich an Steuerbord!" meldet der Steuermann. Richtig, da gucken blendend weiße Segel über den Horizont. Eine Stunde später schon sinkt der große amerikanische Segler „Calena" in die Fluten. Er war auf der Rückreise von Frankreich nach Nordamerika — leider ohne Fracht. Die Besatzung, die nur aus Negern besteht, aber dafür durchweg weiße Zeughandschuhe trägt, schwimmt bald in Rettungsbooten unter Segel auf Frankreichs Küste zu.

Von da ab geht unsere Rückreise ohne besondere Vorkommnisse vor sich. Mit einem Erfolg von 24000 Tonnen laufen wir in Brügge ein, zu den so schnell und glücklich durchgeführten Unternehmungen allseitig beglückwünscht.

Noch eine Unternehmung machte ich mit „UC 17". Sie verlief im allgemeinen glatt und brachte nur zwei

kleine besondere Vorkommnisse. Westlich von Brest hatten wir den englischen Dampfer „City of Florence" torpediert. Der Dampfer wollte nicht sinken, und so schickte ich das Prisenkommando hinüber, um mit ein paar Sprengpatronen nachzuhelfen. Merkwürdig lange bleibt das Prisenkommando drüben, ich fahre näher heran, um nachzufragen, was es gibt. Da hören wir plötzlich schnell hintereinander vier oder fünf Pistolenschüsse vom Dampfer her. Deubel noch mal, da muß eine Schweinerei passiert sein! Sofort lasse ich Rückrufsignal mit der Batteriepfeife geben. Im selben Moment kommen die drei Leute des Prisenkommandos aus der Tür des Mannschaftslogis im Vorschiff. Zwei von ihnen tragen einen Körper wie auf einer Bahre. Verdammt, was ist da passiert?! Ich brülle durchs Sprachrohr: „Brauchen Sie Hilfe?" Grinsend ruft der Wachoffizier zurück: „Nein, danke, Herr Oberleutnant, den fetten Hammel hier können wir allein rüberschaffen!" Und mit diesen Worten heben die Leute einen Prachthammel über die Reling, der vereinsamt an Bord zurückgeblieben und schnell durch die Revolverschüsse ins Jenseits befördert war.

Noch etwas Besonderes bringt das Prisenkommando mir mit, nämlich ein Stück unseres eigenen Torpedos, den wir auf den Dampfer abgeschossen hatten. Es ist auf das Deck des Dampfers zurückgefallen und ist so groß wie eine Handfläche. Ein Erinnerungsstück, wie es selten einem U-Boot-Kommandanten beschert ist.

Auf der Rückfahrt haben wir schweres Wetter, um so besser für die Passage der Straße Dover—Calais.

Gleich hinter Dover—Calais bekommen wir dann wieder ruhige See. Es ist um die Mittagszeit, wir haben die französische Küste passiert und wollen jetzt auf Zeebrügge zuhalten. Plötzlich ruft der Wachoffizier: „Zweihundert Meter an Backbord querab eine Menge Netzkugeln!" Eine Weile fahren wir an diesen Netzkugeln entlang, dann kommen auch welche an Steuerbordseite in Sicht, wir müssen ausweichen, einmal nach dieser und dann nach jener Seite. Schließlich bekommen wir auch noch welche rechts voraus in Sicht, und als wir nun umdrehen wollen, können wir das freie Fahrwasser nicht wiederfinden. Wir sehen uns von allen Seiten von Netzkugeln umzingelt!

Netzkugeln sind mit leichtem Tauwerk umsponnene Glaskugeln, die das Oberliek eines weiten Stahlnetzes tragen. In das Netz sind etwa alle fünfzig Meter Minenkörper eingeflochten. Letztere stehen mehrere Meter unter Wasser und sind durch isolierten Draht mit Akkumulatorenkörpern verbunden, die die elektrische Zündung der Minenkörper bewirken und ebenso wie die Netzkugeln an der Wasseroberfläche schwimmen.

Wir sind in einer verdammten Situation. Das Boot habe ich inzwischen gestoppt und beratschlage mit Wachoffizier und Steuermann. Währenddessen rückt uns ein Teil der Netze, der anscheinend treibt, immer mehr auf die Pelle. So sehr wir auch suchen und suchen, nirgends eine Lücke zum Durchschlüpfen. Es hilft nichts, wir müssen den Netzgürtel irgendwo gewaltsam durchbrechen, ehe uns diese gemeinen Dinger noch näher auf den Leib

rücken und uns direkt bewegungsunfähig machen. Aber wo sollen wir durchbrechen, an welcher Stelle droht die kleinste Gefahr? Wenn das Netz korrekt arbeitet, dann muß es bei unserem Durchbruch nachgeben, sich von den benachbarten Teilen losreißen und sich um das ganze Boot legen. Dabei soll es sich in den Propellern des Bootes verheddern und diese unklar machen! Gleichzeitig soll es aber auch die eingeflochtenen Minenkörper mit der Bordwand des U-Bootes in Berührung und damit zur Explosion bringen. Wir wissen alles genau, aber trotzdem müssen wir's wagen, die Zeit drängt, jede Minute wird die Situation kitzliger. Unsere einzige Hoffnung ist, daß das Netz nicht arbeitet.

Also Heil und Sieg denn! Im letzten Moment, schon gehen die Maschinen an, sehen wir noch einen kurzen Netzstreifen, an dem die Akkumulatorenkörper fehlen. Mit Hartruder drehen wir auf diese Stelle zu, vielleicht funktionieren da die Minen nicht! Wenige Meter bevor wir mit dem Bug am Netz sind, stoppe ich die Maschinen. Ich will mit der Fahrt, die wir noch im Boot haben, übers Netz laufen und die Propeller dabei nicht drehen, damit sie klar bleiben.

Jetzt kommt der Moment höchster Spannung: wird das Netz mit uns gehen und sich wie ein Polyp mit Fangarmen um uns legen, oder werden wir es mit unserem scharfen Vordersteven durchschneiden? Wir starren alle wie gebannt auf den Netzstreifen, jetzt berührt er unseren Bug, verflucht, er geht mit . . . nein, doch nicht, nur beim ersten Auftreffen war er mitgegangen, jetzt wird

er durch die schräge Kante unseres Vorstevens nach unten gedrückt, wir rutschen übers Netz weg! Am Schiffskörper kann das Netz nicht haken, wir sind da unten aalglatt, nur unsere beiden Propeller stehen weit nach der Seite heraus, das ist faul. Aber ehe wir noch darüber nachdenken können, sind wir frei vom Netz, haben den ganzen Salat hinter uns, und nun müssen die Maschinen laufen, was sie laufen können, denn wir wollen vor Mitternacht im sicheren Port von Brügge sein.

Bereits um neun Uhr melde ich von Zeebrügge aus das Boot bei der Flottille zurück, und um zehn, in vollkommener Dunkelheit, schieben wir uns im engen Hafen von Brügge an Torpedobooten, Docks und Prähmen vorbei an die Kaimauer heran. Boot ist fest. Sobald der Kommandant von Bord gegangen ist, ist die Unternehmung offiziell beendet. Die Mannschaften nehmen ihre Siebensachen, die sie auf der Unternehmung mitgehabt hatten, untern Arm und machen, daß sie in die naheliegende Kaserne kommen, wo schon alles für sie bereit ist, wo sie mal richtig wieder den Dreck von vierzehn Tagen oder drei Wochen abschrubben und mal wieder in einem bequemen, sauberen Bett pennen können.

Wir Offiziere gehen so, wie wir sind, unrasiert, dreckig, mit speckigem Zeug, in dem allerlei freundliche U-Boot-Düfte fest eingebürgert sind, in die U-Boot-Messe, die mitten in der Stadt liegt. Es ist heiliger Brauch, daß wir dem Flottillenchef gewissermaßen im Urzustand über unsere Unternehmung Meldung machen und dann gleich in der Messe bleiben — wenn wir nachts

eingelaufen sind — um mit den Kameraden Wiedersehen zu feiern.

Der Wachoffizier hat noch etwas in der Mannschaftskaserne zu regeln, so gehe ich allein zur U-Boot-Messe und stampfe in schweren Seestiefeln mit Holzsohlen durch die nächtlich stillen Straßen Brügges, daß es nur so dröhnt. In dem dicken U-Boot-Päckchen, das man so ungern ablegt, schwitze ich bald wie ein Eisbär in der Sahara; außerdem ist man das Gehen ja gar nicht mehr gewohnt; in See kann man nur bei sehr gutem Wetter auf dem Oberdeck spazierenlaufen und wenn der Feind weit ab ist. Beides kommt sehr selten vor, so daß man normalerweise immer nur von einem Bein aufs andere treten kann wie ein Marabu, das ist fast die einzige Bewegung, die es gibt.

Also komme ich ziemlich außer Puste an der U-Boot-Messe an. Die Haustür steht offen, ich gehe die paar Marmorstufen rauf, die zu dem Korridor führen, der vor den eigentlichen Messeräumen liegt. Na, viel Betrieb scheint heute in der Bude nicht zu sein, schade, denn ich habe einen Bärendurst und hätte gern ordentlich einen geschmettert. Der Flottillenchef wird wohl auch drin sein, also mal Schal ab und den Sweaterkragen 'n bißchen hochgezogen, damit man das dreckige Hemd nicht so sieht. Die Haare sehen auch wüst aus, schnell mit den Fingernägeln mal wenigstens die vordere Gruppe etwas militärisch ausgerichtet, und nun noch mit dem roten Bauerntaschentuch, das ich nicht gern misse, den letzten Schliff. So — mehr kann der Flottillenchef wirklich

nicht verlangen. Also rin; ich reiße die Tür auf, überfliege die Gemeinde mit einem Blick, pralle zurück, kann eben noch eine Verbeugung machen und die Tür wieder zuschlagen.

So eine Gemeinheit, nun habe ich persönlich von Zeebrügge aus das Boot telefonisch zurückgemeldet, und kein Mensch hat mir 'nen Ton davon gesagt, daß Prinz Heinrich heute Gast in der U-Boot-Messe ist. Und jetzt ich in dieser säuischen Verfassung! Wütend reiße ich Schal und Speckdeckel vom Haken, um mich aus dem Staube zu machen, aber schon wird die Tür von innen aufgerissen, und ich höre mehrere Kameraden hinter mir her schreien: „Fips, Fips, sofort herkommen!" Da steht schon in der Tür der Prinz, reicht mir die Hand und sagt: „Na, Fürbringer, Sie haben doch nicht vor mir Reißaus nehmen wollen, das hätte ich Ihnen aber schwer übelgenommen!" Und nun muß ich mich neben den Prinzen setzen und ihm erst von meiner letzten Unternehmung bis ins kleinste erzählen und dann auch von meinen früheren Erlebnissen. Alles will er wissen, für jeden einzelnen Mann interessiert er sich, jeden, der sich irgendwie hervorgetan hat, muß ich beim Namen nennen. Ich darf dabei nur seine Zigaretten rauchen, die er mir persönlich anbietet. Keiner darf das Bowlenglas wieder füllen, wenn ich es ausgetrunken habe, außer ihm selbst. Der Prinz, den wir in der Marine als einen Edelmann im höchsten Sinne des Wortes verehren, entwickelt wieder seinen unwiderstehlichen Charme, wie er sich hier um mich kleinen, schmutzigen U-Boot-Kommandanten bemüht. Ich könnte

mich beinahe als ein Held fühlen, wenn ich nicht wüßte, daß der Prinz mit seinen Ehrungen den U-Boot-Frontfahrer überhaupt ehren will. So verstehen wir es alle und sind dankbar für das tiefe Verständnis, das der Prinz dem harten Leben der U-Boot-Leute entgegenbringt. Noch bis gegen Mitternacht weilt Prinz Heinrich unter uns — ein Seemann unter Seeleuten — bis er sich mit einer Ansprache voll schlichter Herzlichkeit verabschiedet. Uns bleibt die dauernde Erinnerung an einen edlen Prinzen voll natürlicher Hoheit.

Dover—Calais

Schon wenige Wochen nach dem Besuch des Prinzen Heinrich, im Spätsommer 1917, sitze ich mit meiner Frau — wir haben uns im Dezember 1916 geheiratet — in Bremen. Ich soll dort endlich das mir versprochene größere Boot „UB 58" in Dienst stellen, zu Erprobungen nach Kiel überführen und es dann nach Flandern an die Front bringen.

Viel zu schnell vergehen die Erprobungswochen für junges Glück, aber es hilft nichts, draußen ruft die Pflicht dringender als je — die Lücken, die fortgesetzt in unsere Reihen gerissen werden, müssen schnell wieder ausgefüllt werden.

Bald muß geschieden sein, und nun heißt es wieder Zähne zusammenbeißen für die kleine Frau und tapfer sein — und sie ist es auch. Voll schöner Hoffnungen für das neue Boot geht es wieder raus — nach Flandern.

In der U-Boot-Messe in Brügge herrscht die gewohnte zuversichtliche Stimmung, frischer Angriffsgeist, ausgelassener Humor. Die Zahl der Messemitglieder ist etwa dieselbe geblieben, nur die Gesichter nicht. Manches alte, teure Gesicht fehlt, manches neue Gesicht, kaum eingeprägt, ist verschwunden, um nie wieder zu erscheinen.

Das ist aber etwas, was nur dem deutlich wird, der längere Zeit der U-Boot-Messe fern gewesen ist. Schnell hat man sich wieder mit dem Unabänderlichen abgefunden, schnell sich der alten Unbekümmertheit hingegeben. Die Wirklichkeit und die Arbeit erfordern den ganzen Mann, für trübe Gedanken ist kein Platz.

Schon nach wenigen Hafentagen geht es zur ersten Unternehmung mit „UB 58" in den Englischen Kanal. Aber bereits nach Passieren der Straße Dover—Calais säuft uns eine elektrische Hauptmaschine durch Spritzwasser ab und wird unklar. Da ein Konstruktionsfehler vorliegt und Gefahr besteht, daß uns dieselbe Panne auch mit der anderen Hauptmaschine unterläuft, müssen wir kehrtmachen und nach Brügge zurücklaufen.

Gottlob läßt sich die Reparatur verhältnismäßig schnell ausführen. Kaum ist sie beendet, geht's umgehend aufs neue in den Englischen Kanal. Aber auch diese Unternehmung steht nicht unter einem glücklichen Stern. Diesmal liegt es an den Torpedos. Mehrere todsichere Torpedoschüsse gehen vorbei, ohne daß wir eine Erklärung dafür finden können. Ohne auch nur annähernd die Erfolge mitzubringen, auf die wir bestimmt gerechnet hatten, kehren wir zurück.

Auch auf der nächsten Unternehmung will es mit den Torpedos nicht funktionieren; verschiedene unerklärliche Fehlschüsse. Dann eines Tages wieder Unterwasserangriff auf einen Dampfer. Sehr günstiger, ganz ruhiger Angriff, der Torpedo jagt aus dem Rohr. Die See hat so schöne kleine Schaumköpfchen, daß ich das Sehrohr nach

dem Schuß ruhig ausgefahren lassen kann, ohne Gefahr zu laufen, vom Dampfer entdeckt zu werden. Viel früher, als der Torpedo überhaupt den Dampfer erreicht haben kann, gibt es eine solche Mordsdetonation, daß im Boot verschiedene Lampen zu Bruch gehen und mehrere Apparate ausfallen. Ich sehe gleichzeitig, daß der Dampfer völlig unbeschädigt weiterfährt, sich aber anscheinend durch den dumpfen Schlag der Detonation erschrocken hat, so daß er hart von uns abdreht.

Es ist klar, unser Torpedo ist ein Grundgänger gewesen, ist aus dem Rohr heraus gleich in die Tiefe gesaust und am Meeresgrund detoniert. Unser Glück, daß wir hier große Wassertiefen haben und der Torpedo daher in genügend großem Abstand von uns detoniert ist. Der Schuß hätte uns verdammt dreckig bekommen können.

Aber was ist überhaupt los? Bei den vielen Torpedos, die ich schon mit gutem Erfolg geschossen habe, habe ich natürlich große Sicherheit. Eine solche Reihe von Fehlschüssen habe ich noch nie erlebt. Ich weiß, daß ich mein sicheres Auge noch unbedingt besitze. Der Fehler kann nur an den Torpedos liegen.

Schon auf der letzten Unternehmung hatte ich fast zum Schluß noch zwei ganz unerklärliche Fehlschüsse, hatte zwei noch vorhandene Torpedos absichtlich nicht mehr verschossen und sofort nach Rückkehr ihre Untersuchung bei der Torpedo-Werkstatt veranlaßt. Kurz vor dem Auslaufen zu unserer jetzigen Unternehmung hatte ich dann den Bescheid bekommen: Torpedos sind in Ordnung.

Ich kann nicht an diesen Bescheid glauben, müßte ja irre an mir selbst werden. Natürlich bin ich jetzt ganz außer mir durch diese Unsicherheit. Noch einen Torpedo haben wir an Bord, was sollen wir damit machen? Ich habe auch zu diesem letzten keine Traute mehr und möchte am liebsten den Rückmarsch antreten. Aber das gibt's nicht, es kommt auf jede Tonne an — also erst muß der letzte Torpedo auch noch raus, und dann Rückmarsch.

Kurz vor Einbruch der Dunkelheit tauchen wir auf. Während der Unterwasserfahrt habe ich den Torpedo noch mal besonders genau untersuchen lassen, alle Einstellungen, die er haben muß, stimmen genau. Der Torpedo muß jetzt unbedingt richtig funktionieren. Wir sind in der Gegend zwischen Portland und der Isle of Wight. Hier kann man gelegentlich dicht unter der Küste noch einzeln fahrende Dampfer antreffen. Auf die haben wir's abgesehen und halten deshalb ran an die Küste.

Die Nacht wird nicht sehr dunkel, so haben wir verhältnismäßig weite Sicht. Wir müssen fast drei volle Stunden warten und suchen, dann haben wir Glück. Es kommt ein Dampfer mit westlichem Kurs in Sicht. Auf 2000 Meter Abstand laufen wir mit dem Dampfer mit, stellen dabei Geschwindigkeit und Kurs genau fest und drehen dann aus vorlicher Stellung zum Angriff ran.

Wunderbar ruhig und sicher geht alles vor sich, fast wie bei einer friedensmäßigen Übung. Da es eine ganz stille Nacht ist, fahren wir mit den elektrischen Maschinen, um nicht frühzeitig gehört zu werden. Maschinen laufen äußerste Kraft. Auf einer Entfernung von 400 Meter

schieße ich, der Torpedo gurgelt aus dem Rohr. Fünf Sekunden nach dem Schuß ein dumpfer unterirdischer Knall, gleichzeitig ist uns, als ob das Boot einen Satz aus dem Wasser gemacht hätte. Grundgänger unterm Boot! Meldungen aus Turm, Zentrale und Maschinenraum überstürzen sich. Ruder-, Licht- und Hauptmaschinen ausgefallen.

„Ruder auf Handbetrieb schalten!" schreie ich.

Wir starren alle auf den Dampfer. Verdammt nochmal, mit der großen Fahrt, die noch im Boot ist, fahren wir direkt auf ihn zu, es muß zur Kollision kommen. Keine Möglichkeit, das Boot wieder in die Gewalt zu bekommen. Wir sind auf fünfzig Meter an den Dampfer heran und müssen gleich mit seinem Achterschiff zusammenprallen. Herrgott, was macht man nur! Der Dampfer hat uns gesichtet und schießt aus der Heckkanone, aber wir sind so dicht an ihn ran, daß er nur über uns wegschießen kann. Nur noch Sekunden können vergehen bis zur Kollision mit dem Dampfer, da gelingt es dem Rudergänger, den Handantrieb für das Ruder klarzukriegen, das Boot dreht langsam ab, und auf wenige Meter Abstand scheren wir so gerade am Heck des Dampfers vorbei. Jetzt schnell weiterdrehen, damit wir kleinste Zielfläche darbieten, wenn wir wieder in den Schußbereich des Dampfers kommen.

Es gelingt. Der Dampfer schießt zwar noch ein paarmal hinter uns her, aber die Aufschläge klatschen weitab von uns ins Wasser. Nun aber schleunigst an die Arbeit, damit wir die Maschinenanlage wieder in Ordnung

bekommen. In dem Zustand, in dem wir uns jetzt befinden, sind wir vollkommen tauchunklar. Schärfster Ausguck ist nötig, daß wir in dieser Verfassung nicht überrascht werden. Und während unten alles fieberhaft arbeitet, hole ich deshalb die besten Ausguckleute auf den Turm. Solange wir hier so hilflos herumtreiben, muß jeder helfen, uns vor Überraschungen zu sichern. Ich selber stehe auch oben, und sobald ich die Gewißheit habe, daß alles Nötige veranlaßt ist, fange ich an zu schimpfen, schimpfe so ruppig und so aufrichtig, daß die Leutchen, auf die das alles geht, sich wohl doch etwas am Kopf gekratzt hätten, wenn sie's gehört hätten.

Auf fünfundzwanzig Meter Wasser ist der Torpedo in den Grund gegangen, also nur zwanzig Meter unter unserem Kiel. Aber er muß vorlich vorm Boot detoniert sein, sonst wäre wohl nicht viel von uns nachgeblieben. Man kann sich nur immer wieder wundern, daß wir aus all diesen Pannen wie durch eine höhere Fügung herauskommen! Den Torpedoleuten in Brügge werde ich aber kräftig was erzählen.

Noch in derselben Nacht werden wir wieder fahr- und tauchklar. Zwar bleiben noch schwere Schäden zurück, aber sie bringen uns zunächst keine Behinderung. Besonders schwer ist die vordere Akkumulatorenbatterie beschädigt, der größte Teil der Zellen ist angeknackst, so daß Schwefelsäure, die ja auch Eisen in kürzester Zeit durchfrißt, auf dem Boden des Druckkörpers steht. Da müssen wir uns höllisch beeilen, um nach Hause zu kommen und den Schaden zu beheben.

Also weiter, Rückmarsch! Wir marschieren tagsüber in der Mitte des Englischen Kanals und richten uns so ein, daß wir abends vor der Sperre Dover—Calais stehen, die wir bei Nacht passieren wollen. Kurz vor Eintritt der Dunkelheit stoßen wir auf mehrere Zerstörer, vor denen wir tauchen müssen — schon ein Zeichen dafür, daß wir in der Nähe der Sperre sind.

Als wir wieder auftauchen, ist es inzwischen dunkel geworden, aber was ist da rechts voraus? Das kann doch nicht stimmen! Aus der Richtung, in der die Sperre liegen muß, scheinen uns fünf oder sechs Riesenscheinwerfer direkt ins Gesicht. Da muß wohl irgend etwas Besonderes passiert sein, das wird hoffentlich gleich wieder vorbei sein. Wollen mal lieber ein bißchen warten. Aber so lange wir auch warten, die Scheinwerfer leuchten unentwegt weiter. Das hat uns gerade noch gefehlt: eine regelrechte Scheinwerfersperre! Aber was bezwecken denn die Beefs damit? Natürlich wollen sie uns dadurch zwingen, die Sperre unter Wasser zu passieren, weil sie da unten sicher 'ne neue Schweinerei ausgebracht haben. Na, ich muß sagen, so ganz wohl ist mir nicht zumute, wenn ich mir vorstelle, daß wir durch den Salat, den die Burschen da wieder aufgezäumt haben, durchrutschen sollen. Aber wie machen wir's, daß wir auf den Trick, der uns hier gespielt werden soll, nicht reinfallen?

Leider ist die See heute nacht fast ganz ruhig, bei starkem Seegang könnte man unter Umständen riskieren, über Wasser durchzubrechen, denn dann hebt sich das U-Boot kaum von der See ab. Auch im Scheinwerferlicht nicht. Aber heute können wir das nicht machen, wir müssen uns schon vor unseren englischen Freunden unter Wasser bemühen, da hilft nichts. Aber wir wollen ihnen nicht den Gefallen tun, das zu tun, was sie gern von uns wollen, nämlich tief runter zu tauchen. Wir werden so flach tauchen wie nur möglich und uns auf keinen Fall weiter runterdrücken lassen. Wir wollen doch mal sehn, ob wir uns nicht zwischen der Bewachung oben und den Minen unten gerade eben durchquetschen können.

Also los dafür! Wir marschieren erst über Wasser an die Scheinwerfersperre heran, bis wir so durch das grelle Licht geblendet sind, daß wir die Übersicht verlieren und tauchen müssen. Zunächst fahren wir auf solcher Tiefe, daß sich unser Kiel dreizehn Meter unter der Wasseroberfläche befindet. Der höchste Punkt des Bootes, also Oberkante Turm, ist dabei fünf Meter unter der Wasseroberfläche. Das reicht aus, um Zerstörer anstandslos über uns wegfahren zu lassen. Für den Fall, daß Dampfer, die durchschnittlich einen Tiefgang von sechs bis acht Meter haben, unseren Kurs kreuzen, besteht für den Turm Rammgefahr. Ich habe deshalb den Rudergänger aus dem Turm in die Zentrale genommen und den Turm ganz abschotten lassen. Wenn wir gerammt werden, dann läuft zwar der Turm voll Wasser, aber das übrige Boot wird, soweit man voraussehen kann, unbeschädigt bleiben.

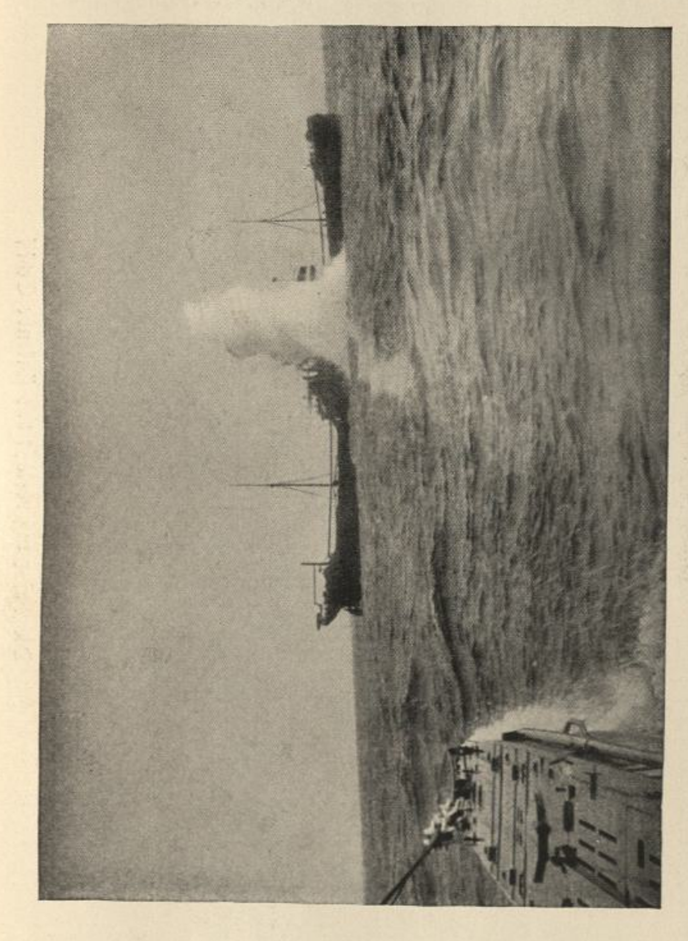
Wir fahren jetzt durch das Gebiet, das vor der eigentlichen Sperre liegt und in dem der wichtige Dampfer-

verkehr zwischen Folkestone und Boulogne, also zwischen Frankreich und England, stattfindet. Es ist durchaus möglich, daß auch hier schon tiefstehende Minen ausgelegt sind, die den Dampfern nichts schaden, da sie drüberwegfahren, U-Booten aber leicht den Garaus machen können. Deshalb müssen wir auch schon hier möglichst flache Tiefe halten.

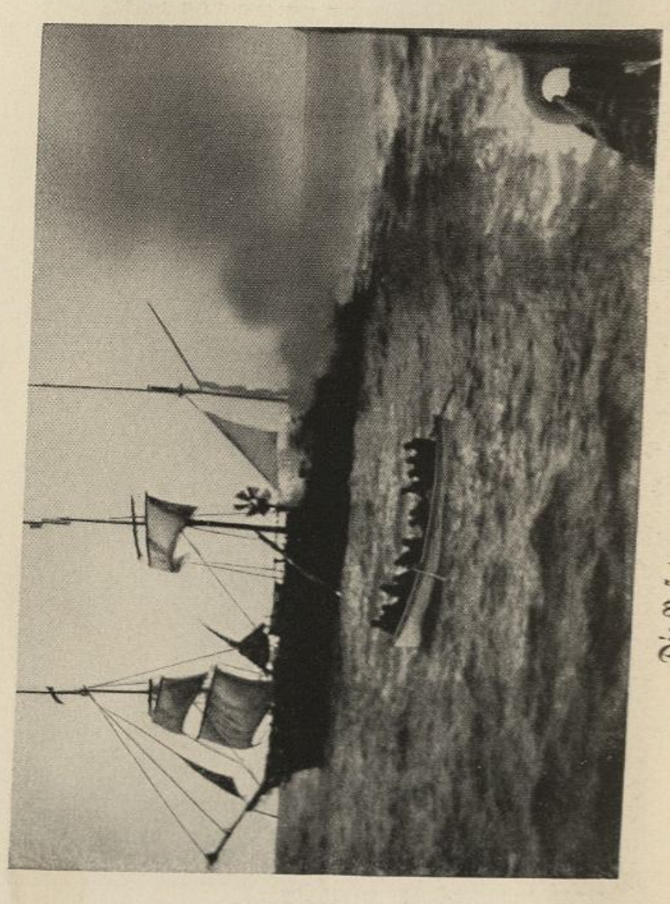
Wir sind in höchster Spannung, keiner spricht ein Wort, jedem ist klar, was auf dem Spiele steht. Nur das Surren der elektrischen Maschinen und hin und wieder das Rattern der Rudermaschinen ist zu hören, sonst kein Laut. Zweimal sind fremde Schraubengeräusche in der Nähe des Bootes zu hören, fast im Flüsterton werden sie von den verschiedenen Stellen des Bootes nach der Zentrale gemeldet. Die Spannung wächst noch, erhöhte Bereitschaft, aber die Geräusche vergehen wieder.

Endlich sind wir soweit. Nach unserer Berechnung müssen wir jetzt direkt vor der Sperre stehen. Wir kommen jetzt in ein Gebiet, wo die Minen mit Sicherheit noch flacher stehen, also müssen wir auch noch flacher fahren. Wir gehen auf acht Meter, so daß die höchste Stelle des Turms eben unter der Wasseroberfläche ist. Jetzt wird die Geschichte erst richtig kitzlig.

Ich fahre das Sehrohr aus, so daß es etwa einen halben Meter über die Wasseroberfläche hinausragt. Deibel nochmal, die Scheinwerfer blenden ja infam, zu sehen ist überhaupt nichts. Nachdem mein Auge sich etwas gewöhnt hat, kann ich wenigstens feststellen, wo die Scheinwerferschiffe aufgestellt sind. Beinahe rechts



Torpedoschuß auf die Beute
Versenkung mit Sprengpatronen war nicht möglich, da feindlicher Zerstörer in Sicht



Die Besatzung verläßt das sinkende Schiff

voraus ist einer, an dem wir ganz dicht vorbeikommen müssen. Ich ändere Kurs, so daß wir ihn jetzt an Steuerbord gut frei haben. Wir laufen gute Fahrt, der Abstand von dem vorlichen Scheinwerferschiff wird schnell kleiner. Für einen kurzen Augenblick leuchtet er jetzt von uns weg, da kann ich die Konturen des Schiffes selbst erkennen, es ist ein großer Zerstörer.

Er steht noch vorlich, etwa 300 Meter von uns ab, wir sind noch nicht an ihm vorbei! Jetzt kommen wir aus dem Lichtkegel seines Scheinwerfers vollkommen heraus, und nun kann ich seinen Schiffskörper genau beobachten. Aber während ich ihn noch betrachte, ändert er plötzlich Kurs auf uns zu, sein Scheinwerfer leuchtet direkt in mein Sehrohr. Hat er uns gesehen? Wird er uns rammen? Ich kann nicht erkennen, was er jetzt macht, so geblendet bin ich. Er kann uns nicht gesehen haben, so vorsichtig habe ich das Sehrohr rausgesteckt, er kann uns nur gehört haben! Nun aber Vorsicht, Sehrohr einfahren, beide Maschinen geräuschlose Fahrt, hart Backbord Ruder. Jeden Augenblick kann er uns über den Haufen rennen, aber das ist immer noch besser, als sich in die unheimliche Tiefe drücken zu lassen.

Wir hören jetzt deutlich die Schraubengeräusche des Zerstörers näher kommen, aber nach kurzer Beobachtung stellen wir fest, daß seine Maschine noch langsame Fahrt läuft, und nun klingen die Geräusche auch wieder ab. Es war anscheinend nur eine rein zufällige Bewegung auf uns zu, die der Zerstörer gemacht hatte, ohne uns gehört zu haben, aber eklig genug war die Situation schon!

So, die erste Schweinerei hätten wir hinter uns, nun kommt aber noch eine kleine Überraschung. Hinter der Zerstörerreihe mit den Scheinwerfern leuchtet plötzlich die Nacht taghell auf; mehrere Bewachungsfahrzeuge haben fast gleichzeitig drei oder vier griechische Feuer entzündet, so daß jede Einzelheit auf der Wasseroberfläche zu erkennen ist. Aber die Fahrzeuge selbst sind durch die fabelhafte Lichtfülle derart geblendet, daß sie so gut wie gar nicht beobachten können. Sie sind also für uns harmlos. Gefährlich aber sind alle jene Fahrzeuge, die etwas weiter ab stehen und für die sich die Konturen unseres Bootes gegen das helle Licht deutlich abheben. Vor ihnen müssen wir uns schwer in acht nehmen. Wir sind deshalb gezwungen, noch unter Wasser zu bleiben, fahren aber natürlich ganz flach.

Es ist mal wieder eine hundsgemeine Situation. Unter uns die Minen, achteraus die Helligkeit, gegen die man uns nach etwaigem Auftauchen sofort erkennen kann, und voraus undurchdringliche Dunkelheit, in der noch weitere Überraschungen für uns versteckt sein können. Etwa zwanzig Minuten nach Passieren der Scheinwerfersperre schiebt sich noch mal ein großer Zerstörer ganz dicht hinter uns vorbei nach der hellen Seite zu. Das ist einer von denen, die gegen die künstliche Helligkeit beobachten und aufgetauchte deutsche U-Boote aus der Dunkelheit heraus überraschen sollen. Ein Segen, daß wir noch getaucht geblieben sind, der hätte uns sonst schnell den Garaus machen können.

Nach einer weiteren Viertelstunde glaube ich endlich

das Auftauchen riskieren zu können. Wir kommen hoch und laufen über Wasser weiter. Die Maschinen geben her, was sie können, es ist, als ob sie Stallwitterung hätten. Gleich haben wir die Sperre hinter uns, und dann sind wir an dem Punkt, wo ich mich jedesmal mit dem Leitenden Ingenieur und Wachoffizier für ein paar Minuten in die Messe setze und zu Ehren der überwundenen Sperre ein Glas Portwein trinke.

Es ist fünf Uhr morgens. Ich bin hundemüde, die Nacht war auch nicht von Kakao, und jetzt, wo die Spannungen überwunden sind, sackt man ordentlich zusammen. Gerade habe ich gähnend meinem Burschen zugerufen: „Tiede, mach Kanalportwein klar!", da ruft der Unteroffizier der Wache: „An Steuerbord querab ein Fahrzeug, das auf uns zuhält!" Ich fahre hoch, reiße mein Doppelglas vor die Augen und sehe, daß ein Fahrzeug tatsächlich auf uns zuhält. Tauchen oder Ausweichen ist nicht mehr möglich, das Fahrzeug ist schon zu dicht an uns heran. Das fehlte gerade noch, uns einfach kampflos über den Haufen fahren zu lassen. Bevor er uns rammt, werden wir ihn rammen mit aller Kraft, die wir haben, und wenn wir auch selber dabei erledigt werden!

„Beide Maschinen äußerste Kraft voraus, Ruder hart Steuerbord!" schreie ich in höchster Erregung in den Turm. Währenddessen hat mein Wachoffizier Otto das Fahrzeug unentwegt beobachtet und ruft: „Herr Kapitänleutnant, nicht rammen, der Kerl hält gar nicht auf uns zu!" Unser Boot ist schon im vollen Drehen auf das

Fahrzeug zu begriffen; da sehe ich, daß der Wachoffizier recht hat. Sofort werfe ich das Boot wieder herum und drehe zurück, so lange, bis wir dem englischen Bewachungsfahrzeug unsern Allerwertesten zeigen.

Schnell laufen wir dem Engländer aus Sicht und kommen nun endlich zu unserem Portwein. Diesmal trinken wir nicht auf die Unternehmung, sondern auf den fixen, schneidigen Otto, denn er ist es gewesen, der das Boot eben gerettet hat. Als der Unteroffizier und ich falsch beobachtet haben, hat er das Richtige erkannt, klar und ruhig. Das werden wir ihm nicht vergessen!

Aber ich finde unten im Boot keine Ruhe, klettere wieder auf den Turm und sehe mir das Morgendämmern an. Jetzt wird es Zeit, daß wir unter Wasser gehen, denn in dieser Gegend treiben sich zu viele englische U-Boote herum. Sie trachten ihren deutschen Kollegen nach dem Leben, gerade in dem Moment, wenn diese müde und zermürbt von den Anstrengungen langdauernder Unternehmungen vor der flandrischen Küste anlangen, sich schon in Sicherheit glauben und nicht mehr so scharf aufpassen. Auf diese Weise haben sie schon manchen aus unseren Reihen herausgeknallt. Die meisten von uns haben es sich darum zum Grundsatz gemacht, hier nur bei Nacht über Wasser zu fahren. Wir gehen deshalb unter Wasser, legen uns den Tag über auf den Grund und pennen uns mal wieder richtig nach Herzenslust aus. Abends bei Eintritt der Dunkelheit tauchen wir auf und laufen nun unbeschadet kurz nach Mitternacht in Brügge ein.

Gleich am nächsten Morgen gehe ich in die Torpedowerkstatt, um wegen meiner beiden Grundgänger Krach zu schlagen. Der Vorsteher der Werkstatt kommt mir bereits mit einem Papier winkend entgegen: „Gute Nachricht, Herr Kapitänleutnant, vor Ihrem letzten Auslaufen habe ich noch mal an die Torpedofabrik in Friedrichsort geschrieben, wegen Ihrer Torpedoversager. Der K-Torpedo ist daraufhin nochmals untersucht worden. Sie haben recht, tatsächlich liegt ein Konstruktionsfehler an der Tiefenplatte vor, durch den Grundgänger oder auch andere Unregelmäßigkeiten des Tiefenlaufes entstehen können. Der Fehler wird jetzt überall an den noch vorhandenen Torpedos dieser Konstruktion behoben!" Es ist höchste Zeit, daß dieser Fehler gefunden wurde, aber für mich kommt es zu spät. Ich bin mit den Nerven durch die Versager der letzten beiden Unternehmungen so herunter, daß ich um Erholungsurlaub bitten muß und ihn sofort genehmigt erhalte. Der Urlaub paßt auch in die Dispositionen der Flottille, weil eine größere Reparatur am Boote gleich jetzt ausgeführt werden kann.

Zwei Tage später sitze ich bereits in Harzburg und werde im Lazarett behandelt. Es ist Februar 18. Das Wetter regnerisch und kalt, Heizung im Hotel dürftig, Verpflegung knapp und schlecht. Und trotzdem merke ich schon nach den ersten Tagen, daß die Nerven anfangen sich zu beruhigen, und daß ich schon wieder Appetit auf Seefahrt bekomme. Da werde ich am zehnten Urlaubstag wie vom Donner gerührt durch die Nachricht, die mir der

Zweite Admiralstabsoffizier der U-Flottille brieflich mitteilt, daß nämlich mein Boot vor zwei Tagen mit einem anderen Kommandanten in den Englischen Kanal ausgelaufen ist. Die vorgesehene Reparatur habe sich jetzt nicht ausführen lassen und sollte erst nach Rückkehr des Bootes vorgenommen werden. Andererseits halte man meinen Erholungsurlaub für dringend erforderlich und habe mich deshalb nicht für die Unternehmung zurückgerufen. Ich solle dafür in vierzehn Tagen in Hamburg wieder ein neues Boot in Dienst stellen.

Mir war nach dieser Nachricht zumute, als wäre ich erst jetzt richtig krank geworden. Es war mir, als habe sich jemand an meinem Eigentum vergriffen, als habe man mir mein Boot und meine Besatzung gestohlen. Fast die Hälfte der Besatzung hatte ich immer wieder, wenn ich ein neues Boot bekam, mit mir genommen, jeder einzelne dieser Leute war mir regelrecht ans Herz gewachsen. Es kam mir vor wie ein Verrat, daß ich alle diese prächtigen Kerle einer fremden Hand anvertraut hatte. Aber ich war ja vollkommen überrascht worden von dieser Absicht der Flottille, sonst wäre ich sofort nach Brügge zurückgefahren und mit meinem Boot in See gegangen, so wie ich war. Und nun hatte ich auch meinen Burschen verloren, den treuesten der Treuen, den Matrosen Tiede, der mir auf jedes Boot gefolgt war, der mich mitverlobt und mitverheiratet hatte und der immer aus seinen guten Augen strahlte, auch wenn es noch so viel Arbeit gab. Es war nicht auszudenken, daß ich alle diese Leute nun mit einem Schlage verloren

haben sollte und ohne auch nur einen einzigen von ihnen künftig auf Unternehmung gehen sollte. Ich schrieb einen tollen Brief an die U-Flottille und bekam als Antwort eine milde Zurechtweisung.

Merkwürdig war, daß ich vom Eintreffen der ersten Benachrichtigung an fest damit rechnete: das Boot kommt nicht zurück! Drei Wochen später erhielt ich von der U-Flottille wieder einen Brief, er brachte mir die Bestätigung, daß mit der Rückkehr von „UB 58" nicht mehr gerechnet werden könne. Es war mir, als habe ich einen Teil von mir selbst verloren . . .

Der Rammstoß!

„UB 110" war die Nummer des neuen Bootes, das ich auf der Werft von Blohm & Voß in Dienst gestellt, durch die Erprobungen gebracht und nun nach Flandern überführt hatte. Auf der Überführungsfahrt hatten wir an der Backbord-Dieselmaschine eine Panne gehabt, die es schleunigst zu beheben galt. In der Werft Brügge war kein Platz für uns, wir erhielten deshalb Befehl, nach Ostende zu laufen und auf der dortigen Werft zu reparieren.

Es ist einer der letzten Junitage, erdrückende Schwüle, kein Lüftchen regt sich. So richtig ein Wetter, bei dem man sich auf dem Lande vor lästigen Fliegen nicht zu retten weiß — und in der Luft erst recht nicht vor den noch lästigeren Fliegern.

Wir laufen aus Zeebrügge aus und halten uns auf dem Marsch nach Westen in etwa 2000 Meter Abstand von der Küste. Der Marsch nach Ostende wird nur rund eine Stunde dauern, wir haben aber trotzdem das Boot tauchklar gemacht, das Maschinengewehr an Oberdeck aufgebaut und Schnelladegewehre für Fliegerabwehr klargelegt.

Die Hälfte des Wegs haben wir schon hinter uns, da

kommen Steuerbord achtern zwei Flugzeuge in Sicht, die hinter uns schräg auf die Küste zuhalten. Es ist klar: deutsche Flugzeuge, die vom Aufklärungsflug zurückkehren. Wir wollen mal sehen, wo sie denn eigentlich hin wollen, aber Signalsterne klarhalten für den Fall, daß sie dichter an uns rankommen.

Tatsächlich drehen sie jetzt auf uns zu! Na, sollten die beiden etwa doch nicht so ganz hasenrein sein? Mein Wachoffizier Tietze beruhigt mich, er könne genau erkennen, daß die beiden Flugzeuge deutscher Typ seien. „Schön", sage ich, „aber wir wollen doch Alarm für Flugzeugabwehr machen!"

Kaum ist das geschehen, da sehen wir beide Flugzeuge plötzlich aus ihrer Flughöhe von etwa 600 Meter herunterschießen auf 150 Meter und direkt auf uns zu kommen. Und da endlich können wir auch die blau-weiß-roten Abzeichen auf den Tragdecken erkennen.

„Feuer eröffnen!" brülle ich, und sofort fangen wir an, aus allen Knopflöchern zu knattern. Mit hart Steuerbord und höchstem Maschinengang drehen wir ab und schlagen einen Kreis. Das bringt den ersten Fliegersmann aus dem Konzept, er kann nicht mehr richtig zielen, will aber seine Bombe loswerden. Und nun kommt tatsächlich so ein Ding von Größe und Aussehen eines Mülleimers heruntergewackelt, und das sieht so urkomisch aus, daß wir alle loslachen. Aber als die Bombe dreißig Meter neben uns ins Wasser geschlagen ist, gibt es eine so infame Detonation, daß uns das Lachen schnell wieder vergeht.

Auch der Flieger hat einen kleinen Kreis geschlagen und läuft nun zu erneutem Angriff an. Nochmals wirft er einen Mülleimer runter, während unser Boot wie eine wilde Hummel einmal nach Backbord, dann wieder nach Steuerbord Kreise schlägt, und diesmal sitzt die Bombe nur zehn Meter ab vom Boot.

Gottlob scheint der erste Flieger jetzt keine Bomben mehr zu haben, aber während ich mich schon freue, daß er abhaut, fängt er im Ablaufen noch an, aus seinem Maschinengewehr so auf uns zu schießen, daß es auf unserem Eisendeck nur so prasselt. Gleichzeitig setzt der zweite Flieger zum Anlauf an. Immer noch drehe ich wie verrückt von einer Seite auf die andere, unser Maschinengewehr hat, wie üblich, schon nach den ersten paar Schüssen versagt, und wir müssen uns auf Abwehrmanöver beschränken. Aber so, wie wir's machen, scheint es richtig zu sein, auch der zweite Flieger wird durch unsere Drehmanöver so beunruhigt, daß die erste Bombe weit von uns ab ins Wasser geht. Doch der zweite Anlauf gelingt ihm schon besser, diesmal schlägt die Bombe so dicht neben uns ein, daß das Boot richtiggehend wackelt. Und ebenso wie beim ersten Flieger folgt jetzt das Maschinengewehrfeuer, das uns aber nichts tut, da wir fünf, die wir noch auf der Brücke standen, schnell in den Turm geklettert und damit in Deckung gelangt sind. Von hier aus hören wir zunächst nur das Auftreffen der M.-G.-Geschosse auf die Eisenteile des Bootes, plötzlich aber auch das scharfe Knallen von Luftabwehrgeschützen. Wir springen wieder rauf auf die Brücke und sehen nun,

wie es an verschiedenen Stellen der Küste aufblitzt, wie der Himmel über uns fast in Sekunden mit kleinen weißen Sprengwölkchen besät ist und wie die beiden Flieger nach See zu Reißaus nehmen.

Schade, daß der Meldedienst der Küstenbefestigungen so schwerfällig gearbeitet hat, sonst wäre es wohl möglich gewesen, die beiden Flieger herunterzuholen, denn so nahe waren sie auch für die Küstenforts, als sie ihre Bombenangriffe auf uns ausführten.

Es war der 3. Juli 1918, als ich mit „UB 110" zur ersten Unternehmung an die englische Ostküste auslaufen sollte. Zu dieser Zeit war es für die U-Boote schon ungeheuer schwer, zum Angriff zu kommen, denn die Engländer ließen ihre Schiffe gerade an der Ostküste nur noch in ganz großen Geleitzügen fahren und auch das nur sehr selten und unregelmäßig. Hatte deshalb ein U-Boot einen dieser Geleitzüge verpaßt, dann mußte es erst wieder tagelang auf der Lauer liegen, bis sich erneute Angriffsgelegenheit bot. Kostbarste Zeit ging dabei ungenutzt verloren.

Auch hatten die Engländer ihre U-Boot-Abwehr in den letzten zwölf Monaten unheimlich vervollkommnet. Schon das Geleitzugwesen hatte in der Abwehr viel stärker gewirkt, als wir und wohl auch die Engländer es erwartet hatten. Dazu kamen noch die Vergrößerung der Wasserbomben, das sichere Funktionieren der neugeschaffenen Mine, die der deutschen nachgeahmt war, und schließlich die Verbesserung der englischen Unterwasserhorchanlagen, alles Momente, die den U-Booten

Arbeit und Erfolg immer schwerer machten. Und im Mai dieses Jahres gelang es der Entente zum erstenmal, mehr Schiffstonnage neuzubauen, als die deutschen U-Boote im gleichen Monat versenken konnten!

Deshalb waren wir auch nicht mehr fest davon überzeugt, von uns allein aus die entscheidende Wendung des Krieges herbeiführen zu können. Die ungeheure Chance, die das U-Boot noch zu Beginn des uneingeschränkten U-Boot-Krieges hatte, war inzwischen merklich kleiner geworden, die Bedeutung des U-Bootes für die Kriegführung dagegen nicht; die war eher noch gewachsen.

Unsere Armeen im Westen waren im Angriff; dreimal seit dem 18. März hatten sie den Durchbruch versucht. Immer wieder konzentrierten sie alle ihre Kräfte darauf, die Entscheidung zu Deutschlands Gunsten dort herbeizuführen, und wir, die U-Boote, waren sozusagen ihr rechter Flügel in diesem ungeheuren Ringen. Auch wir gaben unser Letztes her, um an der Entscheidung mitzuhelfen, und dringender als je zuvor kam es nun auf jede einzelne Tonne an, die wir versenkten.

Um jede einzelne Tonne freilich, die unsere U-Boote in diesem letzten, dem schwersten Kriegsjahr unter die See schickten, mußten wir so sauer kämpfen wie nie zuvor. Zu fest hatten wir uns schon in den Engländer verbissen, als daß wir hätten loslassen können und wollen; immer noch hatten wir die Hoffnung, ihn eines Tages trotz allem zum Weißbluten zu bringen. Daß auch wir uns dabei schließlich verbluten mußten, ahnten wir.

Abergläubisch bin ich gar nicht, aber das Gespräch,

das ich am Abend des 3. Juli, meinem Auslauftag, mit dem Führer der U-Boote Flandern, Korvettenkapitän Bartenbach, hatte, kommt mir in der Erinnerung doch merkwürdig vor. Schon oft war ich bei meinen Unternehmungen länger weggeblieben, als es dem F. d. U. lieb gewesen war, wenn ich auch aus all den Pannen, die oft der Grund für meine verspätete Rückkehr gewesen waren, immer heil zurückkehren konnte. Als ich deshalb jetzt mein Boot zur Unternehmung beim F. d. U. abmeldete, verabschiedete er mich mit Händedruck und meinte: „Tun Sie mir den einen Gefallen, Fürbringer, und bleiben Sie diesmal nicht wieder so lange weg!"

Er hatte mir für lange Zeit zum letzten Male die Hand gedrückt.

Ich zog mir U-Boot-Päckchen und die schweren Seestiefel an, stieg an Bord, und in pechschwarzer Nacht ging die Fahrt zunächst durch den Kanal nach Zeebrügge. Wir hatten etwa die Hälfte der Kanalstrecke zurückgelegt, als mein Wachoffizier Tietze zu mir auf den Turm geklettert kam und mir meldete: „Herr Kapitänleutnant, der Koch hat das ganze Eßgeschirr für die Mannschaft an Land gelassen, was sollen wir nun machen?" Was wir nun machen sollten, wußte ich für meine Person ganz genau. Der Menageunteroffizier und der Schmutje bekamen zunächst eine Abreibung, wie sie ihnen wohl selten widerfahren ist. Umkehren wegen vergessenen Eßgeschirrs kam gar nicht in Frage. Das Höllengelächter in der U-Flottille, wenn wir deswegen wieder in Brügge einpassiert wären! Nein, wir mußten uns irgendwie

behelfen, wie, das war Sache derjenigen, die diese Bummelei pekziert hatten. Inzwischen waren wir in die Schleuse von Zeebrügge eingelaufen, und der Schleusenmeister war nicht wenig verwundert, als wir ihn um Eßgeschirr anpumpen wollten. Für die Hälfte der Besatzung konnte er uns welches geben: „Aber bitte, ganz sicher zurückbringen!" Das versprach ich ihm, als er in der Dunkelheit aus Sorge um sein Eßgeschirr extra an Bord geklettert kam, hinterlegte aber gleichzeitig einen Geldbetrag . . .

Glatt und ohne besondere Zwischenfälle liefen wir aus und kamen nach zwei Tagen in die Gegend von Hartlepool, die ich mir als Operationsgebiet ausgewählt hatte. Unsere Tätigkeit dort war anstrengend, viel anstrengender als je bei früheren Unternehmungen. Die ganzen langen Sommertage über mußten wir unter Wasser verbringen und konnten erst im Morgengrauen die Küsten anlaufen, dann bei Tage auf Angriffsgelegenheiten lauern und abends wieder ablaufen. Nur die kurzen Nachtstunden konnten wir auftauchen, uns voll frischer Luft pumpen und die Batterie aufladen. Aber auch dann mußten wir gleichzeitig nach Angriffsgelegenheiten scharf ausspähen, suchen und suchen, immer nur von der Sorge erfüllt, ja keine der so überaus seltenen Gelegenheiten zu verpassen.

Wir hatten zuerst kein Glück, zwei oder drei Angriffsmöglichkeiten, die sich boten, konnten wir nicht ausnutzen. Endlich kam eines Tages ein Geleitzug mit nördlicher Marschrichtung heran. Es gelang uns, einen

Dampfer herauszuschießen, aber hinterher bekamen wir einen unheimlichen Wasserbombensegen aufs Haupt. Auch als wir zwei Tage später einen von zwei Bewachern gesicherten Öldampfer torpedierten, bekamen wir Wasserbomben, daß uns die Haare zu Berge standen. Dann suchten wir wieder einige Tage ganz ergebnislos herum. Es ist ein Elend! Wie paradiesisch muteten uns in diesen öden, bedeutungslosen Tagen die erfolgreichen Jagden der ersten Kriegsjahre an.

Auch die körperlichen Anstrengungen wurden immer größer. Obgleich draußen wunderbare Juliwärme herrschte, war es im Boot durch das endlose Unterwasserfahren so kalt wie in einem Eiskeller und so feucht wie in einer Tropfsteinhöhle. Fast alle hatten wir schwer unter Rheuma zu leiden und mußten uns verpacken wie die Eskimos. Ich trug dauernd einen dicken Wollschal, Sweater und drei Hosen übereinander, ohne das Gefühl des Frierens je ganz loszuwerden.

Bis zum 19. Juli mußten wir warten, ehe wieder ein Konvoi in Sicht kam, dann aber kam gleich ein so großer, daß uns das Herz im Leibe lachte; er hatte südliche Marschrichtung und lief uns so bequem in die Arme, daß ich sofort einen Angriff auf ihn ansetzen konnte.

Alles, was an diesem Tage geschah, lebt in mir noch so deutlich, als wäre es heute geschehen. Ich sehe den Geleitzug vor mir, er ist stark gesichert, besonders voraus durch viele Zerstörer. Rings um den Geleitzug fahren Bewacher und schwirren zahllose Motorboote. In der Luft ein Fesselballon und drei Flieger. Soll ich zuerst

nach oben blicken, nach der Seite beobachten, nach vorne, nach achtern? Fortgesetzt müssen wir ausweichen und untertauchen.

Wir haben gerade unter einem Zerstörer durchgetaucht. Noch etwa zwei Minuten fehlen zum Angriff. Alle vier Bugtorpedos will ich schießen. Ich nehme noch einen schnellen Rundblick durchs Sehrohr: von achtern läuft ein Fahrzeug gerade auf unser Sehrohr zu. Zerstörer oder Motorboot? Ich kann es nicht unterscheiden. Hat er uns gesehen oder hält er nur zufällig auf uns zu? Er ist ganz nahe bei uns. Sicherheitshalber rufe ich in die Zentrale: „Schnell auf zwanzig Meter gehen!"

Stark vorlastig gemacht, saust das Boot sofort in die Tiefe. Kurz bevor wir mit dem Vorschiff auf zwanzig Meter angelangt sind, werden die Tiefenruder so gelegt, daß das Boot schnell in die Waagerechte kommen soll. In diesem Augenblick ein verdächtiges Geräusch, dann explodieren mit lautem Knall drei Wasserbomben kurz hintereinander in unmittelbarer Nähe des Bootes; aus dem Maschinenraum wird gleich danach Wassereinbruch gemeldet, Tiefenruder klemmen vorn hart oben, hinten hart unten lassen sie sich überhaupt nicht mehr bewegen, so daß Achterlastigkeit und Auftauchen des Bootes die Folge sein muß. Sofort werden alle Mann nach vorn geschickt und Regler geflutet. Trotzdem bleiben wir achterlastig, das Boot steigt, kommt immer höher und liegt plötzlich an der Oberfläche, Turm und Vorschiff aus dem Wasser. Ich schreie: „Fluten, was zu fluten geht! Alle Tanks aufreißen!" Aber das Boot bleibt an der Oberfläche liegen und rührt sich nicht. Immer wieder frage ich die Zentrale: „Wird auch richtig geflutet? Sind wirklich alle Ventile offen?" Immer wieder beruhigende Antwort. Ich kann mir nicht vorstellen, weshalb wir das Boot nicht unter Wasser kriegen, und knoble, trotz der wüsten Situation, nach dem Grund.

Dem Blick durch das Sehrohr bietet sich indessen ein wildbewegtes Bild. Rings um unser Boot haben sich Zerstörer und Motorboote gelegt. Sie feuern auf uns aus Geschützen und Maschinengewehren. Plötzlich stoppt das Feuer. Ich blicke mich um: von der Backbordseite her hält ein Zerstörer direkt auf uns zu, er will uns rammen. „Achtung! Rammstoß!" rufe ich durchs Boot, um die Besatzung vorzubereiten. Einige Sekunden warte ich gespannt. Dann kommt ein Stoß, so stark, daß ich denke, jetzt müsse sich das Boot überkugeln. Es überkugelt sich zwar nicht, dafür aber hat es jetzt auch im Vorschiff schwere Schäden.

Es ist nun gänzlich tauchunklar; seine Tiefenruder lassen sich nicht mehr bewegen; anscheinend haben auch die Beflutungseinrichtungen des Innentanks etwas abbekommen — das Boot kann nicht mehr tauchen, es ist verloren. Jetzt heißt es, wenigstens die Besatzung zu retten. „Preßluft auf alle Tanks!" brülle ich. Das Boot kommt etwas höher, die Luken sind eben etwas über der Wasseroberfläche. Und nun gebe ich das schwerste Kommando meines Lebens: „Alle Mann aus dem Boot!", und klettere in die Zentrale, um als letzter das Boot zu verlassen. Oberleutnant Loebell, der noch im Turm steht,

befehle ich, das Turmluk zu öffnen, er schafft es nicht; ich schicke den Zentralheizer, auch ihm gelingt es nicht. So steige ich selber schnell in den Turm, arbeite am Luk, das seine kleinen Eigenheiten hat, die nur ich kenne, arbeite und wuchte ... es gelingt. Mit großem Knall springt der Deckel auf, die Mütze wird mir dabei durch den Luftüberdruck im Boot vom Kopf gerissen und in hohem Bogen aus dem Boote gepustet. Die Leute der Besatzung drängen dicht hinter mir nach, ich kann nicht mehr zurück und stelle mich oben neben das Luk, um wenigstens den Turm als letzter zu verlassen.

Das Boot liegt mit mindestens fünfzehn Grad Steuerbordschlagseite über, da die Tauchtanks von den Wasserbomben auf einer Seite völlig aufgerissen sind. Schnell überblicke ich die Lage. Wüstes Geknalle ringsum. Wir sind von Motorbooten und Zerstörern umzingelt, die wild auf uns feuern. Zwei von den Flugzeugen kreisen über uns. Einen Augenblick komme ich mir vor wie ein Zuschauer im Theater. Ich blicke hinauf zu den Flugzeugen, sie schießen. Loebell wird im Turm durch einen Granatsplitter verwundet. Ein Mann nach dem anderen kommt aus dem Boot. Alle sind da, nur die F.T.-Gäste fehlen. Sie haben ihre Bude wohl nicht mehr verlassen können! Ich habe keine Sorge, daß die übrige Besatzung nicht mit dem Leben davonkommen wird, fast alle Leute außer den Wachoffizieren und mir haben Schwimmwesten um.

Jetzt setzt in Höchstfahrt ein neuer Zerstörer zum Rammstoß an. Im letzten Moment springe ich ins Wasser,

um mich vor dem Anprall zu schützen. Ich sehe noch, wie Heizer Förster, geistesgegenwärtig wie immer, dem rammenden Zerstörer entgegenspringt und sich an den Geländerketten festhält. Ein fabelhafter Junge! Schon zieht er sich am Geländer des Zerstörers hoch, da haut ihm ein englischer Unteroffizier mit dem Revolver so brutal auf die Hände, daß er aufschreit, loslassen muß und ins Wasser fällt.

Hier tritt eine kurze Unterbrechung in meiner Erinnerung ein, während der ich offenbar die Besinnung verloren habe. Als ich wieder zu mir komme und mich schwimmend umblicke, sehe ich „UB 110" nicht mehr. Es ist gesunken. Einige Meter ab von mir liegt der Zerstörer. Um ihn herum schwimmen meine Leute und warten darauf, aufgenommen zu werden. Aber das Gegenteil tritt ein. Am Deck des Zerstörers stehen Heizer, die mit schweren Kohlenstücken nach uns Schwimmenden werfen und mit Revolvern auf uns schießen. Die Motorboote sind inzwischen nähergekommen und feuern immer weiter auf uns. Durch das fürchterliche Geknatter der Maschinengewehre und Revolver hindurch kann ich noch die Schmerzensschreie der Getroffenen hören.

Etwas entfernt von mir schwimmt mein kleiner achtzehnjähriger Bursche, Matrose Arndt, ein famoser blonder Junge, Bergmann von Beruf. Er guckt mich hilfeflehend an, sagt aber keinen Ton. Ich sehe ihm an, er kann nicht mehr, und will hinschwimmen, um zu helfen, da fliegt ihm ein schweres Kohlenstück auf den Kopf, daß es richtig kracht, und schon ist er abgesackt, bevor ich ihn

erreichen kann. Wenig später ruft mir Loebell zu, der auch in meiner Nähe schwimmt, er habe einen Schuß im Oberschenkel und könne nicht mehr weiter. Ich unterstütze ihn, fasse ihn hinten am Hosenbund: „Lassen Sie mich nur ruhig versacken", sagt er, „die Schweine wollen uns doch alle kalt machen." Ich kann nicht antworten und halte ihn nur.

Inzwischen ist der Konvoi ganz in unsere Nähe gekommen, das Geschieße auf hilflos im Wasser Schwimmende hört plötzlich auf. Aha! Man geniert sich anscheinend jetzt doch vor den vielen neutralen Schiffen. Und wirklich, erst werden die Maschinengewehre gestoppt, dann das Pistolenfeuer eingestellt, und nun werden auch Rettungsboote zu Wasser gelassen.

Auf eins der Rettungsboote schwimme ich zu und gebe Loebell dort ab. Ich selbst kann noch, wenn auch nur knapp, erst will ich aber das Rettungsboot meine Leute aufnehmen lassen und schwimme deshalb mit letzter Kraft zu einem in der Nähe gestoppt liegenden Motorboot. Auf dem Wege dahin bekomme ich plötzlich von hinten einen furchtbaren Schlag auf den Kopf, so daß ich versacke. Aber gerade noch rechtzeitig werde ich am Kragen gepackt und von demselben Rettungsboot über Wasser gehalten, das mich eben mit seinem Vorsteven überrannt hatte. Ich bin fast besinnungslos, höre aber noch, wie man zu mir sagt: „Come on, old chap!" („Na los, alter Junge!") Allein kann ich nicht mehr ins Boot klettern, die Engländer müssen mich hineinziehen.

Im Rettungsboot sitzen schon drei Unteroffiziere und

drei Mann von meinem Boot. Ich bitte den englischen Bootssteurer, auch meinen Leitenden Ingenieur aufzunehmen. Er schwimmt ganz in der Nähe in seiner Schwimmweste, allerdings ist ihm der Kopf auf die Brust gesunken. Trotzdem will ich alles versuchen, ihn noch zu retten. Er wird aufgefischt, Wiederbelebungsversuche werden angestellt, haben aber keinen Erfolg mehr. Seine Leiche bleibt vorn im Boot liegen.

Das Rettungsboot fährt zu dem Zerstörer hinüber, zu dem es gehört. Auf dem Wege fragt der Bootssteuerer meine Leute: „Where is the Captain?" („Wo ist der Kapitän?") Meine Leute zeigen stumm auf mich. Der Bootssteuerer schüttelt ungläubig den Kopf. Ich sehe aber auch wüst aus mit meinem vierzehn Tage alten Bart, fast ebenso lange habe ich mich nicht waschen können. Bordjackett und Stiefel habe ich im Wasser ausgezogen, habe nur noch den schmutzigen Sweater und die Lederhose an, die beide gänzlich durchnäßt sind; meine paar Haare hängen wirr ins Gesicht. Die vom Rettungsboot melden gleich zum Zerstörer hinüber, daß sie auch den Kommandanten des versenkten U-Bootes mitbringen. An der Bordwand des Zerstörers wird eine Strickleiter herabgelassen, und ich klettere taumelnd als erster hoch.

Ein Offizier mit zwei Mann empfängt mich. Der Offizier ruft mir zu: „Hands up!" („Hände hoch!"), die Matrosen legen Pistolen auf mich an, der Offizier durchsucht meine Taschen und nimmt alles, was er darin findet, an sich. Dann fordert er mich auf, mitzukommen. Er gibt

mir trockenes Zeug. Gleich nach dem Umziehen läßt er Tee und Zwieback auffahren. Er meint, ich möchte mich doch erst mal stärken, wir könnten uns dann auch etwas unterhalten.

Ich sehe inzwischen, daß der Zerstörer in entgegengesetzter Richtung zum Konvoi allein an der Küste nach Norden läuft. Der Offizier, es ist wohl der Wachleutnant, wendet sich an mich und beglückwünscht mich zunächst, daß der Krieg für mich nun vorbei sei. Er sagt das in ernstem und anständigem Ton, gleich darauf aber versucht er, mich möglichst kleinzukriegen, indem er behauptet, der Krieg würde noch mindestens zwei Jahre dauern und England würde bestimmt siegen. England baue jetzt große Kriegsfabriken; mit dem Material, das aus ihnen kommen werde, müsse es uns spätestens 1919 erdrücken. Ob ich schon die neuesten Nachrichten von der Front gehört hätte? Die ganze deutsche Westfront sei zurückgegangen!

Im letzten Heeresbericht, den wir mit Funkentelegrafie aufgefangen hatten, war schon von einem gewissen Zurückgehen die Rede. So scheint das, was der Engländer sagt, durchaus im Bereich des Möglichen zu liegen.

In dem enorm aufgeregten Zustand meiner Nerven wirkt es besonders stark auf mich. Die letzten Minuten in unserem Boot, der Gedanke an die vielen prächtigen Leute meiner Besatzung, die ihr Leben verloren hatten, dazu das tolle Brummen in meinem Schädel nach dem starken Schlag, den ich auf den Hinterkopf erhalten ... Das beste,

was ich in dieser Verfassung tun kann, scheint mir, nichts zu antworten. Der Wachleutnant stellt darauf die Unterhaltung ein. Am späten Nachmittag laufen wir in Newcastle ein und fahren den Tyne hoch, bis wir an ein altes Wohnschiff kommen, an dem wir festmachen.

Ich werde an Deck des Zerstörers geführt. Das erste, was ich sehe, ist die Leiche meines Leitenden Ingenieurs. Ich bitte, die Leiche noch einmal ansehen zu dürfen; ich muß wissen, auf welche Weise er, der mir so besonders ans Herz gewachsen war, ums Leben gekommen ist. Ist er ertrunken oder ist er wirklich hilflos im Wasser erschossen worden? Die Besichtigung der Leiche wird mir verweigert!

Auf meine Frage, wieviel von meinen vierunddreißig Mann, die ich noch beim Bootsuntergang vom Turm aus gezählt hatte, gerettet wären, erwidert der Engländer mit abgewandtem Gesicht: Dreizehn! Ich versuche möglichst aufrechte Haltung zu zeigen.

Die Engländer bringen mich dann hinüber auf das Wohnschiff und teilen mir eine Kammer zu, die tief unten im Schiff liegt, aber anständig hergerichtet ist. Die Tür bleibt offen, ein Posten mit gezogenem Seitengewehr zieht auf und hält mich dauernd unter Bewachung.

Nach etwa einer halben Stunde werde ich zum Verhör geführt. Der Kommandant des Wohnschiffs nimmt es selber vor. Man legt anscheinend Wert darauf, mich unmittelbar nach den Ereignissen zu verhören, weil man wohl annimmt, ich würde mich noch nicht ganz in der Gewalt haben. Ich beiße die Zähne zusammen und habe

mich schnell wieder gefaßt. Es kommt jetzt nur darauf an, Ruhe zu behalten.

Schnell habe ich festgestellt, daß der verhörende Offizier ein Buch vor sich liegen hat, das betitelt ist: „Anweisung zum Ausfragen deutscher U-Bootsleute". Nachdem er einige Fragen an mich gestellt hat, muß er gemerkt haben, daß er nicht recht weiterkommt, denn er macht das Buch, das vor ihm liegt, auf und fragt mich:

„Bitte, sagen Sie mir, wie alt waren die neuesten Zeitungen, die Sie an Bord hatten?"

„Ich hatte keine."

„Aber wenn Sie nun welche gehabt hätten, wie alt hätten sie sein können?"

„Ich hätte es verboten, welche mitzunehmen. Auf See tut jeder seine Pflicht und hat für Zeitungen keine Zeit."

Der Offizier will offenbar wissen, wann ich ausgelaufen bin und will dies auf Grund meiner Antworten errechnen. Er richtet noch einige ähnliche Fragen an mich, aber ich verhalte mich ausweichend, so daß das Verhör schließlich aufgegeben wird. Später kommt es zu einem zweiten Verhör, und auch dieses verläuft ergebnislos.

Ich bleibe ungefähr zwei Tage an Bord und werde ganz hervorragend verpflegt. Das Essen ist so gut, wie wir es in Deutschland lange, lange nicht mehr gehabt haben: weißes Kastenbrot, allerlei Obst, dicke Scheiben Roastbeef, Marmelade, lauter Zeichen von Überfluß. Die englischen Offiziere sorgen sehr liebenswürdig für meine Unterhaltung, besuchen mich, sprechen über alles mögliche und bringen unentwegt neue Lektüre heran.

Inzwischen habe ich die mir von dem Leutnant des Zerstörers geborgte Kleidung abgeben müssen und erhalte dafür ein ganz wüstes Päckchen, das aus den Beständen der Gesellschaft zur Rettung von Schiffbrüchigen stammt und mein Aussehen nicht gerade liebreizend macht. Was ich später bekomme, ist aber noch schlimmer, dazu erhalte ich eine Sixpence-Mütze. Ich möchte mir selbst nicht allein im Finstern begegnen.

Das Wohnschiff lag ungefähr fünfzig Meter ab von Land, vom Fenster meiner Kammer aus konnte ich die Vorgänge auf dem Landungssteg genau verfolgen. Am Vormittag des zweiten Tages fiel mir auf, daß sich am Landungssteg eine große Menschenmasse angesammelt hatte. Später marschierte ein Zug englischer Soldaten mit aufgepflanzten Seitengewehren auf und säuberte den eigentlichen Landungssteg von der Menge. Kurze Zeit darauf kam der wachhabende Offizier zu mir und forderte mich auf, mich bereit zu machen. Ich sollte nach London transportiert werden, zusammen mit den sechs Mann meiner Besatzung, die gleichfalls auf dem Wohnschiff geblieben waren. Der übrige noch lebende Teil der Besatzung war, wie man mir sagte, schon auf anderem Wege nach London gebracht worden.

Ich folgte meinem Bewachungsposten an Oberdeck, wurde gleich von Soldaten in die Mitte genommen, in ein Boot gesetzt und mit den sechs Leuten meiner Besatzung zusammen an Land gebracht. Als wir ausstiegen, empfing uns ein wahnsinniges Gejohle und Gepfeife der erregten Bevölkerung, die wohl hauptsächlich aus

Fischersleuten bestand. Es verwunderte uns nicht, daß diese Leute nicht besonders liebevolle Gefühle für uns U-Boot-Leute hatten, denn so manchen von ihnen hatten wir um Fahrzeug und Verdienst gebracht. Wir merkten jetzt, daß der Zug Soldaten, der uns begleitete, nicht gegen uns, sondern für uns aufgestellt war; er hatte uns vor Lynchversuchen zu schützen. Das tat er auch, doch konnte er nicht verhindern, daß wir mit faulen Eiern und Fischen beworfen und angespuckt wurden. Es war ein ganz elender Marsch vom Landungssteg bis zum Bahnhof, er dauerte gottlob nur eine Viertelstunde. Wir waren froh, als wir endlich im Zuge saßen.

Der begleitende Armeeoffizier war außerordentlich liebenswürdig zu mir, fragte, ob er mir irgendwelche Lektüre kaufen solle, ob ich Hunger hätte und ob er mir Tee bringen dürfe. Sein Anerbieten sollte vielleicht eine unausgesprochene Entschuldigung für das ungeheuerliche Benehmen der erregten Menge sein. Ich erkannte seine Freundlichkeit an, lehnte aber alles ab.

Abends zwischen sechs und sieben Uhr liefen wir in eine große, verrußte Bahnhofshalle ein: wir waren in London. In dem Augenblick, als ich mit meinem Begleitoffizier ausstieg, kam auch schon ein hochgewachsener englischer Seeoffizier auf uns zu und sprach mich in fließendem Deutsch an:

„Guten Tag, Herr Fürbringer, ich freue mich, daß Sie endlich da sind, auf Sie haben wir schon lange gewartet.“ Er war glattrasiert, hatte rötliches Haar, Regennase und kleine fanatische Augen.

Ein Gefangenenwagen erwartete uns und brachte uns, immer in Begleitung bewaffneter Soldaten, nach den „Detention-Barracks“ im Park bei dem Kensington-Museum, einer Art Polizeigefängnis. Hier wurden anscheinend alle gefangenen Flieger und U-Boot-Offiziere eine bestimmte Anzahl von Wochen in Einzelhaft gehalten, um ausgefragt zu werden. Ich bekam eine Einzelzelle, in der sich weiter nichts befand als ein kleiner hölzerner Waschtisch, in einer Ecke eine zusammengerollte Matratze und ein Eimer.

Der Gefangenenwärter, ein Sergeant, forderte mich in ironischem Ton auf, es mir gemütlich zu machen. „Bevor ich's mir gemütlich mache“, antwortete ich, „müßten Sie mir erst etwas zum Essen bringen.“ Er meinte, er wüßte nicht, ob er mir etwas bringen könnte. Nach einigen Minuten kam er wieder und schmiß mir zwei Stücke Weizenbrot auf den Waschtisch; es klang, als wären sie aus Stein. Dann entfernte er sich wieder. Kaum war er aus dem Zimmer, stürzte ich mit Heißhunger auf die knüppelharten Brotreste.

Am nächsten Tag wurde ich umquartiert und bekam ein etwas besseres Zimmer, in dem ein richtiger Tisch stand und auf dem Fußboden eine Kokosmatte lag. Ich war zwar schon gewohnt, einen Posten in meiner Nähe zu haben, empfand es aber hier in der Zelle besonders unangenehm, jeden Augenblick durch das Guckloch in der Tür beobachtet zu werden. Zum Frühstück bekam ich Porridge (Haferflocken) und Tee, verhältnismäßig reichlich.

Gegen elf Uhr hieß es: zum Verhör. Ich wurde in ein Zimmer geführt, in dem schon ein englischer Seeoffizier saß, und zwar, wie ich nun erkannte, derselbe, der mich am Tage vorher an der Bahn abgeholt hatte. Er bat mich sehr freundlich, Platz zu nehmen, bot mir eine Zigarette an, die ich ablehnte, und forderte mich dann auf, meinen Lebenslauf in der Kaiserlichen Marine zu erzählen. Dies tat ich, und zwar erzählte ich ihm meine Laufbahn bis zum Ausbruch des Krieges. Weiter, fügte ich hinzu, könne ich nicht erzählen, weil das, was ich während des Krieges erlebt hätte, „geheim" sei. Der Offizier meinte, es wäre keineswegs geheim, ich sagte nur „doch", er wiederholte nochmals, es sei nicht geheim, ich könne es ihm ruhig erzählen. Ich bemerkte, es tue mir sehr leid, da müsse er sich verhört oder versehen haben, bei uns wäre das „geheim". Er versicherte mir hartnäckig das Gegenteil, er wüßte es besser. Darüber wollten wir uns nicht streiten, ich müßte doch schließlich wissen, was geheim sei und was nicht, sagte ich. Er antwortete: „Mit einem deutschen Offizier streite ich mich überhaupt nicht." Dann saßen wir uns zwei Minuten wortlos gegenüber.

Er bot mir aufs neue eine Zigarette an, dann fragte er mich, was ich von dem Fall Lusitania hielte. Er bekam von mir eine Antwort, die ihn zu dem Angebot veranlaßte, mich als Piraten am nächsten Galgen aufhängen zu lassen. Nach einigen Minuten Schweigen bricht der englische Offizier die Stille:

„Welche Boote der Flandern-Flottille sind eigentlich unterwegs?"

„Das weiß ich nicht."

„Ist Maxe schon wieder zurück?"

Woher wußte der Mann den Spitznamen des U-Boot-Kommandanten Max Viebeg? Tatsächlich stimmte es, daß er kurz nach mir ausgelaufen war. Ich war ganz außer mir, daß dieser Mann über derartige Einzelheiten informiert war. Ich antwortete nicht.

„Wenn Sie mehr aussagen würden als bisher", fing er wieder an, „dann würde ich Sie bevorzugt behandeln. Ich würde Sie zum Beispiel mit Seppl in ein Lager bringen."

„Seppl?" entfuhr es mir.

„Ja, mit Seppl Weninger und ebenso auch mit Lala."

Lala war mein Kamerad Kapitänleutnant Lafranz. Der Mann wußte viel, vielleicht alles. Woher hatte er seine Wissenschaft? Was er sagte, erschütterte mich jedenfalls derartig, daß ich von da ab überhaupt keinen Ton mehr sagte. Von mir sollten die Engländer nicht die geringste Information erhalten, das war das einzige, was ich in meiner Situation noch tun konnte. Die letzte Frage des Offiziers war, wer denn eigentlich den Lazarettdampfer in der Irischen See versenkt hätte, er wisse nämlich nicht genau, ob es Amberger gewesen sei oder nicht.

Woher wußte der Mann das alles? Es war ja möglich, daß er vieles aus unseren Mannschaften durch irgendwelche verschleierte Tricks herausgelockt hatte. Mit dem Gedanken der Gefangenschaft hatten wir Offiziere uns gar nicht vertraut gemacht und auch die Mannschaft

nicht unterwiesen, wie sie es bei einer Gefangennahme anstellen sollte, um auf die Ausfrager nicht hereinzufallen. Als ich den englischen Offizier so über Seppl, Lala, Amberger reden hörte, sagte ich mir, daß die englische Spionage viel, viel leistungsfähiger sein müsse, als wir es in Brügge ahnen konnten. Es war ja, als ob dieser Mann unter uns im Kasino gesessen und unsere Gespräche gehört hätte. Ich wünschte, ich hätte die Kameraden in Brügge von hier aus warnen können, noch viel vorsichtiger zu sein als bisher.

Das Verhör war zu Ende. Der Offizier forderte mich noch einmal auf, mehr auszusagen, dann würde sich meine Behandlung von selber bessern. Ich blieb stumm und wurde daraufhin abgeführt. Selten habe ich wieder eine Stunde so starker Depression erlebt und nie im Kriege eine Stunde, in der mir Deutschlands Ahnungslosigkeit und das unterirdische Arbeiten unserer Gegner so beängstigend klar wurden wie in dieser.

Fast vier Wochen mußte ich dann noch in Einzelhaft verbringen, durfte währenddessen einen Brief an meine Frau schreiben, der aber nie ankam, und durfte mir im übrigen das Leben auf der Straße ansehen. Das Frühstück blieb erträglich, aber sonst war die Verpflegung miserabel. Das Mittagessen bestand meistens aus einem Salzhering und zwei bis drei kleinen Kartoffeln. Der Hering war einige Male bereits stark angegangen, und der Sergeant, der mir das Essen brachte, versicherte mir wiederholt: „I could n't eat it." („Ich könnte das nicht essen.")

In der ganzen langen Zeit wurde ich nur zweimal spazierengeführt. Beim zweiten dieser Gänge rief eine alte Frau, die in mein verhungertes, verbissenes, unrasiertes Gesicht geschaut hatte, laut aus: „Oh, the most beastly man I ever saw!" („Das ist der gemeinste Kerl, den ich je gesehen habe!") Daß ich nicht sehr liebreizend aussah, wußte ich, daß ich aber eine alte Dame direkt in Ekstase bringen konnte, war mehr, als ich erwartet hatte. Es reizte mich, noch mehr aus der lieben Frau herauszulocken, und ich schnitt eine teuflische Grimasse. Jetzt schien aber meine Verehrerin keine genügend kräftigen Ausdrücke mehr zur Verfügung zu haben. Ich bekam deshalb nur einen Rücken zu sehen, dessen untere Fortsetzung nicht so aussah, als ob der U-Boot-Krieg auf die Verproviantierung Englands schmälernd gewirkt hätte. Die beiden Sergeanten, die mich eskortierten, nickten mir mit verständnisvollem Grinsen zu.

Im Lager von Colsterdale

Vier Wochen hielt man mich noch in den „Detention-Barracks" fest, vier Wochen in aufreibender Einzelhaft, voll von quälenden Sorgen und knirschender Wut. Endlich kam der Tag, an dem ich vom Alleinsein erlöst wurde, an dem ich mit meinen Wachoffizieren, Loebell und Tietze, zusammenkam, um ins Offiziersgefangenenlager von Colsterdale abtransportiert zu werden. Unser erstes Wiedersehen nach alledem, was wir gemeinsam erlebt hatten, war erschütternd. Aber die Stimmung der beiden war doch nicht so tief gesunken wie die meine, vor allem wohl deshalb, weil sie die ganze Zeit über hatten zusammensein und sich aussprechen können. Die Fahrt mit den beiden Kameraden war wie Neubelebung, aber im Gefangenenlager selbst war es doch zunächst schwer, plötzlich mit so vielen Menschen zusammengepfercht zu sein.

Colsterdale bei Masham, in der Nähe von Manchester, das Offiziersgefangenenlager, das nun, weiß Gott wie lange, mein Lebensraum sein sollte, lag auf rauhem, hügeligem Heideland, auf dem kaum ein Baum wuchs und wo es fast immer scharf wehte. Wenn es regnete, und das tat es oft, hingen die Wolken ganz tief über der Landschaft und drückten schwer aufs Gemüt. Bei Sonnenschein hatte die Landschaft aber auch ihre Reize, und das Klima, das sich trotz seiner Rauheit als gesund erwies, empfand man bald gar nicht unangenehm, nachdem man sich einmal daran gewöhnt hatte.

Der ganze Lagerkomplex bestand aus einem Nordlager, eingerichtet für zweihundertfünfzig Offiziere, und aus einem Südlager für beinahe fünfhundert Offiziere. Wir kommen erst mal ins Nordlager, das Südlager steht noch vollkommen leer. In beiden Lagern sollen sowohl Offiziere der Armee wie auch der Marine untergebracht werden. Bei meiner Ankunft ist das Südlager nur mit etwa zwanzig Offizieren belegt, darunter auch drei U-Boot-Kommandanten. Die Lagerordnung ist scharf. Die Baracken sind sauber. Deutsche Soldaten bedienen uns. Die ersten Tage vergehen beinahe angenehm. Jeder hat vor seiner Gefangennahme allerhand mitgemacht, und da gibt es viel zu erzählen. Aber bald haben wir genug von dem ewigen Erzählen, und es entsteht die Frage: Was fängt man hier mit sich an? Hauptsächlich wollen wir ein gesundes Leben führen. In der Kantine, in der es zwar nichts zu essen und zu trinken gibt, dafür aber Schnürsenkel, Hosenträger und so weiter, bestellen wir Hockeygeräte und fangen an, Hockey zu spielen. Aber wir haben unsere Kräfte überschätzt und müssen es bald wieder aufgeben. Wir sind zu unterernährt.

Unheimlich schnell füllt sich das Gefangenenlager. Schübe von fünfzig bis hundert Offizieren treffen ein. Bald ist das Nordlager voll besetzt, und auch das Südlager muß in Betrieb genommen werden.

Die neuangekommenen Offiziere erzählen uns von den großen Schlachten der Westfront, bei denen sie in Gefangenschaft geraten sind. Ihre Stimmung ist nicht gut. Gebräunt von der Sonne, sehen sie zwar frisch aus, aber innerlich steht es schlecht um sie. Unter dem Eindruck der eigenen Gefangennahme neigt man ja überhaupt nur allzuleicht zum Schwarzsehen, aber diese aus den Westschlachten kommenden Offiziere, namentlich die der ersten Schübe, sind geradezu erschüttert. Sie sind erschüttert von der Materialüberlegenheit der Alliierten. Immer wieder kommen sie in ihren Schilderungen auf die Tanks zu sprechen; wie die Tanks durch die deutschen Linien vorstießen und sie aufrollten; wie feindliche Infanterie in den Tanks herangefahren wurde und wie unsere deutschen Truppen, besonders die frischen aus der Heimat, einfach überwältigt wurden von der Gewalt und Unverletzbarkeit dieser Tanks. Wir atmen ordentlich auf, als ein frischer Schub Offiziere von der Westfront eintrifft und als aus ihren übereinstimmenden Erzählungen hervorgeht, daß unsere Truppen jetzt schon erheblich besser mit den Tanks fertig werden, wenn auch die Überlegenheit der feindlichen Front durch die Massen von Tanks noch bestehen bleibt.

Unter den gefangenen Offizieren befinden sich auch Bataillons- und Regimentskommandeure. Die Tanks müssen also selbst hinter unsere deutschen Linien vorgedrungen sein. Auch die höheren Offiziere bestätigen die Auffassung, die wir uns aus den Erzählungen der anderen über die Lage an der Front gemacht haben.

Einstimmig ist die Klage über die durchaus unzulängliche Ernährung der Front und darüber, daß der Mannschaftsnachschub, der aus der Heimat gesandt wird, mit den Mannschaften der ersten Kriegsjahre körperlich und auch moralisch nicht mehr verglichen werden kann. Das Sechs-Zentimeter-Grabengeschütz, das sich als Tankabwehrgeschütz so gut bewährt hat, ist noch nicht in genügenden Mengen an der Front vorhanden.

Die oberste Führung, heißt es vielfach, kann unmöglich eine rechte Vorstellung von den Zuständen an der Front haben, sonst würde sie gewisse Truppeneinheiten, die vollkommen überanstrengt und in einer dementsprechend schlechten Verfassung seien, schon längst aus der Front gezogen haben. Oder — — und das ist die bange Frage, die manch einer ausspricht — — oder ist der feindliche Druck auf unsere Front bereits so stark, daß eine Ablösung ermüdeter Truppen nicht mehr durchgeführt werden kann?

Was die Amerikaner betrifft, nach denen wir immer wieder fragen, so sehen die von der Westfront kommenden Offiziere nicht schwarz; wo sie angegriffen hätten, hätte man sie zunächst leicht abgeschlagen. Sie fingen aber schon an, erheblich zäher und kriegsgewohnter zu werden. Wenn man so lange aktiver Teilnehmer eines Kampfes war, ist es ein eigenes Gefühl, plötzlich in die Rolle des bloßen Zuschauers gedrängt zu sein, wenn auch eines Zuschauers mit heißer Anteilnahme. Vollkommen überflüssig erscheint die eigene Existenz, in Fetzen reißen möchte man all die kleinen Arbeiten, die man angefertigt hat, um über die Zeit hinwegzukommen.

Zusammen mit einem großen Teil der alten Gefangenen werde ich in das Lager hinübergelegt, wo zunächst weniger Offiziere untergebracht werden und der Massenbetrieb deshalb nicht so groß ist. Es liegt am Abhang eines Hügels unmittelbar unter der Kuppe. Auf der Kuppe selbst liegt ein Sportplatz, den wir später, als wir wieder kräftig genug sind, um Sport zu treiben, in Betrieb nehmen.

Was soll man nur mit der vielen, vielen Zeit im Lager anfangen? Am nächsten würde es liegen, Kriegserlebnisse niederzuschreiben, aber wir haben in Erfahrung gebracht, daß die Engländer solche Kriegstagebücher bei einem früheren Gefangenenaustausch beschlagnahmt haben. So läßt man das also sein und beschäftigt sich mit Schach, Kartenspiel und Zeitunglesen. Fast jeder von uns hat eine englische Zeitung abonniert. Ich lese den „Manchester Guardian", eine große Zeitung, die sich im Vergleich mit anderen englischen Blättern eines auffallend fairen Tones gegen Deutschland befleißigt. Doch was wir in den Zeitungen lesen, ist nichts Gutes.

Die Funktionäre der Lagerverwaltung sollen gewählt werden! Diese Funktionen sind gesucht, denn jeder freut sich, eine regelmäßige Beschäftigung zu haben. Ich bin in der Hauptmannskategorie der Jüngste, auf mich entfällt zunächst kein Amt. Ich kaufe mir einige englische Bücher, besonders historische, und bestelle mir auch aus Deutschland einige. Ich lese täglich, bis mir der Schädel brummt. Nur nicht zur Besinnung kommen!

Bald beginnen einige unserer studierten Herren mit

Unterrichtskursen. Physik, Chemie, Mathematik, Sprachen, besonders Englisch und Französisch, werden vorgetragen. Für mich bleiben die Vorträge unvergeßlich, die ich bei Doktor Scheller über Geschichte der Philosophie gehört habe. Sie sind von allen Vorträgen die anregendsten. Nicht, als ob sie uns ablenken wollten von unserem großen Erlebnis, dem Krieg um alles, was uns teuer ist, vom Erlebnis des Todes, dem wir so oft ins Auge gesehen haben, vom Erlebnis der Verantwortung und Pflichterfüllung. Im Gegenteil: alle diese Erlebnisse werden vertieft, indem wir sie nun im Zusammenhang mit den letzten Dingen begreifen lernen, im Raume der großen Systeme, in denen sich der menschliche Geist im Laufe der Zeit mit der Welt und sich selbst auseinandergesetzt hat.

Mit aller Gewalt will ich verhindern, daß die Gefangenschaft mir seelisch und geistig dauernden Schaden zufügt. Ich beschäftige mich deshalb so viel wie nur möglich, um mir die furchtbare Tatsache aus dem Bewußtsein zu verdrängen, daß ich kein freier Mensch bin, daß ich in Gefangenschaft ein Drohnenleben führe, während die anderen draußen noch kämpfen. Aber es fällt schwer, dieses Bewußtsein zu betäuben. Immer und immer wieder meldet sich die Frage: Wozu lernst du diese Dinge? Deutschland kämpft auf Leben und Tod. Wenn irgendwann, dann braucht Deutschland jetzt jeden einzelnen Mann, und du bist hier und treibst Dinge, die Deutschland nicht helfen können!

Meine trüben Gedanken erfahren eine energische

Ablenkung dadurch, daß ich als Nachfolger eines Hauptmanns, der ins Südlager versetzt wird, zum Chef der Küchenverwaltung gewählt werde. Jetzt werde ich mit einem Schlage zu einer Art Vertrauensmann für das ganze Lager, denn die Verpflegung ist für jeden einzelnen das Wichtigste im ganzen Lagerleben, etwas, wobei keiner Spaß versteht. Alle Lebensmittel sind aber auch tatsächlich aufs schärfste rationiert, und es kommt buchstäblich auf jede Kartoffel, auf jeden Löffel Zucker, auf jede Prise Salz an.

Alles in allem ist die Verpflegung erträglich. Allerdings bekommen wir zuerst überhaupt kein Salz. Das ist schlimm, aber vielleicht doch wieder nicht so schlimm, wenn es als ein Zeichen dafür gelten kann, daß England Schwierigkeiten mit seiner Salzversorgung hat; die aber können ihm nur die U-Boote bereitet haben ... Nach langen Wochen bekommen wir endlich wieder ausreichend Salz, aber trauernd müssen wir uns gestehen, daß das nur als ein Zeichen für die verbesserte Lage Englands gedeutet werden kann. Ein bitteres Salz!

Die Engländer liefern Proviant, kochen müssen wir selber. Meine Funktionen bestehen darin, für die richtige Abnahme des Proviants zu sorgen und peinlichst Gerechtigkeit bei der Verteilung walten zu lassen. Drei Leutnants und mehrere Küchenordonnanzen unterstützen mich dabei.

Wir bekommen dreimal wöchentlich Fleisch ... von alten Pferden, wahren Ziegenböcken. Die Ordonnanzen müssen dann jedesmal einen halben Klepper, dessen lila Fleisch alles andere als lecker aussieht, den ganzen Berg-

abhang herauf in die Küche schleifen. Das Fleisch ist stets so sehnig und knorpelig, daß wir es durch die Fleischmaschine jagen müssen. Viele von uns können sich nicht überwinden, Pferdefleisch zu essen, obwohl es gar nicht übel schmeckt, und tauschen es gegen Kartoffeln ein.

Mein Amt bringt es mit sich, daß ich immer erst zu Tisch komme, wenn in der Küche alle Portionen eingeteilt und die anderen schon beim Essen sind. Als ich in den Eßsaal komme, nachdem zum erstenmal Pferdefleisch aufgetragen ist, fängt die ganze Gemeinde an zu wiehern. Ich ergreife die Tischglocke, bitte um Ruhe und spreche die Hoffnung aus, daß es nur beim Wiehern bleibt und nicht etwa noch zum Ausschlagen kommt ... Darauf wiederum Gewieher.

Was die Engländer sonst liefern, Kartoffeln, Reis, Nudeln, Haferflocken, Kondensmilch und Kaffee, ist gut, aber nicht annähernd ausreichend. Einer der Küchenleutnants, Polster, erfindet einen Kuchen, der aus Haferflocken mit süßem Eierschaum gebacken wird und den wir „Polsterkuchen" nennen. Das ist das Schmackhafteste, was unsere Küche hervorbringen kann, und es ist jedesmal ein Festtag, wenn es den gibt. In der Kantine, die von einem Engländer bewirtschaftet wird, können wir später auch Apfelwein kaufen, mit dem man sich sogar, wenn er in genügenden Mengen zu haben ist, einen Kleinen einschwenken kann. Aber da muß man sich schon mächtig anstrengen, wenn man das erreichen will.

Oft ist es eine geradezu verzweiflungsvolle Arbeit,

die Gerechtigkeit der Verteilung strikt durchzuführen. Es wird allgemein verlangt, daß ich die Kartoffeln pro Tisch genau abzähle. Ich muß schon aufpassen wie ein Schießhund, damit bei der Verteilung niemand zu kurz kommt. Um nicht Unzufriedenheit und Uneinigkeit aufkommen zu lassen, richte ich Tischältesten-Konferenzen ein. Die Tischältesten bringen in diesen Konferenzen als Vertrauensmänner ihres Tisches Wünsche und Abänderungsvorschläge vor. Es stellt sich gleich heraus, daß solche Aussprachen wie ein Ventil wirken und schnell wieder eine zufriedene Stimmung herstellen. Differenzpunkte lassen sich im Gespräch und in kleinerem Kreise besser und friedlicher erörtern als vor einer großen Versammlung von zweihundertfünfzig hungrigen Mägen.

So kam bald die Zeit, wo man aufeinander eingespielt war und wo ich immer weniger durch Küchendienst in Anspruch genommen wurde. Hinzu kam, daß die Rationen allmählich reichlicher wurden. Auch bekamen einige von uns durch ihre Angehörigen über Holland oder Schweden allerhand Nahrungsmittel, selbst Büchsen mit guten Fleischkonserven. Ich selbst erhielt durch ein Paket Zigarren, das ich von meinem in Holland als Austauschgefangener lebenden Bruder bekam, den ersten Gruß von meinen Angehörigen.

So vergehen die Monate September und Oktober. Ich werde den Septembertag nie vergessen, an dem wir die bulgarische Niederlage erfuhren. Wir wurden dreimal am Tage zu Kontrollzwecken gezählt. Zum erstenmal

nach dem Frühstück, zum zweitenmal abends nach sechs Uhr und zum drittenmal zwischen zehn und elf Uhr abends in den Betten.

Am 23. September nachmittags um sechs Uhr sitzen wir in vollkommener Ruhe beim Abendessen, da beugt sich der zählende Sergeantmajor vor und flüstert Kapitänleutnant Morath, unserem Lagerältesten, ein paar Worte ins Ohr. Morath wird blaß und steht auf. Sobald der Sergeantmajor den Saal verlassen hat, teilt uns Morath mit, was er gehört hat: Bulgarien hat kapituliert. Wir sind bestürzt. Daß es nicht gut stand mit Bulgarien, wußten wir; aber auf diesen Keulenschlag waren wir nicht gefaßt. Morath und ich besprechen die voraussichtlichen Folgen der Kapitulation noch bis tief in die Nacht in dem Zimmer, das wir gemeinsam bewohnen. Wir sind uns klar darüber, daß die Alliierten durch den Ausfall Bulgariens ein unschätzbares moralisches Plus gewonnen haben und daß es schon ganz außerordentlicher Erfolge unsererseits bedarf, um dieses Plus wieder wettzumachen. Ob dazu aber unsere militärischen Kräfte noch ausreichen werden oder ob etwa der U-Boot-Krieg noch imstande sein wird, die Entscheidung zu erzwingen, sind die Fragen, die wir uns stellen, aber verneinen müssen. In dieser Nacht erkennen wir, daß die deutsche Niederlage unabwendbar ist. Erst im Morgendämmern finden wir Schlaf.

Wie stürzen wir am andern Morgen über die Zeitungen her! Wir glauben ihnen nicht alles, doch was wir glauben müssen, ist mehr als genug. Schlag auf Schlag

treffen die Unglücksnachrichten ein. Sie bestätigen das, was wir von einzelnen Armeeoffizieren schon gehört haben, namentlich über die Stimmung des Landes und über den Geist, in dem der frische Ersatz stellenweise aus der Heimat eintrifft. Aus Deutschland bekommen wir nur ganz spärliche Nachrichten über die Lage an der Front und in der Heimat, und so kommen wir immer mehr dazu, was wir in den englischen Zeitungen lesen, für bare Münze zu nehmen. Die Meldung von Ludendorffs Abdankung und dem deutschen Friedensangebot wollen wir zuerst nicht glauben. Aber dann kommen immer traurigere Nachrichten und als schlimmste eines Tages die Meldung von der Abdankung des Kaisers. Der Kaiser in Holland! Schrecken und Schmerz auf allen Gesichtern. Es ist, als ob etwas in uns zerbrochen wäre. Die meisten wollen auch diese Nachricht nicht glauben, bevor sie uns nicht aus der Heimat bestätigt wird.

Die Nachricht von der Revolution trifft ein. Einer der Küchenleutnants, ein Volksschullehrer aus Bayern, reißt seine Achselstücke ab und verbrüdert sich mit den Ordonnanzen, die die Arbeit niederlegen. Aber die Engländer erklären sehr bestimmt: wer in fünf Minuten die Arbeit nicht wieder aufgenommen hat, steht wenig später als Dienstverweigerer vorm Kriegsgericht. Und so renkt sich schnell wieder alles ein. Ich glaube, bei dem ganzen Fall handelt es sich nur um eine Art von Gefangenenfimmel. Die Gefangenschaft und dazu die erschütternden Nachrichten aus der Heimat konnten einen schon aus der Fassung bringen.

Für uns Marineoffiziere ist der traurigste Tag der, an dem wir in den englischen Zeitungen lesen, daß unsere Flotte ausgeliefert ist. Wir wollen es zuerst einfach nicht glauben. Wir kennen doch die Flotte, wir kennen doch ihren Geist! Es ist ja vollkommen ausgeschlossen, daß das alles nun wie eine Seifenblase geplatzt sein soll, daß die prachtvollen Menschen, die Charaktere, die Energie, die in der Flotte steckten, nun einfach verschwunden sein sollen! Unverständlich finden wir, daß die Schiffe nicht vor der Auslieferung versenkt worden sind. Unfaßbar, daß das, was der Grundstein unserer ganzen Marine war, worin unser ganzer Stolz gelegen hat, unsere Flotte, nun ohne weiteres preisgegeben worden ist! Eine namenlose Verbitterung steigt in uns auf.

In diesen Tagen denkt keiner an sich, jeder denkt nur an Deutschland. Wir haben genug damit zu tun, das Ungeheure, das auf uns einstürzt, zu begreifen. Wir stehen plötzlich Begriffen gegenüber, die uns noch vollkommen fremd sind, wir hören von „Soldatenräten" und „Arbeiterräten". Die Briefe, die wir von zu Hause erhalten, sind sehr vorsichtig abgefaßt, aber man kann auch durch Andeutungen Klarheit geben.

Da flüstert eines Tages derselbe Sergeantmajor, der Kapitänleutnant Morath die bulgarische Kapitulation mitgeteilt hat, ihm ins Ohr: „Die Deutschen haben in Scapa Flow ihre eigenen Schiffe versenkt!" Zuerst wagen wir gar nicht, daran zu glauben, so befreiend ist diese Kunde, so sehr rechtfertigt sie das Vertrauen, das wir in unsere Kameraden gesetzt haben, so sehr stellt sie

in uns wieder das Bild der Kameraden her, wie wir sie gekannt, so sehr klingt sie wie Besinnung auf den alten Geist, der uns hochgebracht hat. Sie haben also doch nicht tatenlos der Demütigung zugesehen! Voller Bangigkeit erwarten wir am nächsten Morgen die englischen Zeitungen. Sie bestätigen uns die gute Nachricht mit allen Details.

Die englischen Offiziere bleiben auch nach dem Friedensschluß konsequent bei der alten Behandlungsweise. Sie haben uns fast immer fair behandelt, aber wir sind auch geradezu musterhaft disziplinierte Gefangene. Bis zum Sommer 1919 ändert sich unsere Verpflegung nicht. Wir bekommen weiter Pferdefleisch und Speck von Schweinen, die mit Fischen gefüttert wurden. Wir sind fast alle schwer ausgehungert. Erst in den letzten Monaten wird das Pferdefleisch durch anderes ersetzt, können wir in der Kantine Äpfel und Nüsse kaufen. Aber nach wie vor dürfen wir nur zweimal in der Woche zwei bis drei Stunden spazierenlaufen, vorn von einem Offizier geführt, hinten von einem Sergeanten bewacht. Eine Flucht scheint bei der strengen Bewachung des Lagers und der englischen Küste sowie bei der dreimal täglich stattfindenden Zählung so gut wie ausgeschlossen. Auch beim Spaziergang kann man sich nicht leicht verkrümeln, das Gelände ist zu übersichtlich.

Der erste und einzige Fluchtversuch fand etwa im Mai 1919 statt und wurde von zwei jungen Gelehrten unternommen. Das ganze Nordlager weiß davon, daß dieser Versuch unternommen wird. Jeder von uns

beurteilt die Aussichten der Flucht zwar skeptisch, trotzdem helfen wir selbstverständlich alle mit.

An der Hügelkuppe, schon außerhalb des Lagers, liegt der Sportplatz, der von zehn Uhr vormittags bis fünf Uhr nachmittags für uns geöffnet ist. Um fünf Uhr wird er mit Drahttüren abgeschlossen und ist nachts nicht bewacht.

Für den Tag, an dem alle Vorbereitungen zur Flucht getroffen sind, wird Genehmigung für ein Sportfest beantragt und vom Engländer erteilt. In der Mitte des Platzes wird ein Wettbewerb im Weitsprung inszeniert. Nach jedem Sprung muß der Boden mit Spaten und Harke geglättet werden. In den drei Ecken des Platzes, wo Wachtposten stehen, werden kleine pantomimische Veranstaltungen aufgezäumt, die den Zweck haben, die Aufmerksamkeit der Posten abzulenken. In der Mitte, beim Weitsprung, bilden wir plötzlich einen weiten Kreis, der den Posten das, was in der Mitte des Platzes geschieht, verdeckt. Schnell werden mit den Spaten zwei flache Gräber ausgehoben, die zwei Ausbrecher hineingepackt und in aller Ruhe mit einer dicken, aber lockeren Sandschicht zugeschaufelt. Die Sanddecke ist nicht so schwer, daß sich die zwei bei Luftmangel nicht befreien könnten. Nun liegen die beiden mit klopfenden Herzen in ihren Gruben, in ihren grauen Zivilanzügen und Sixpence-Mützen, die der deutsche Lagerschneider ihnen angefertigt hat. Nachdem sie eingescharrt sind, turnen wir noch ein bißchen weiter auf dem Platz herum.

Um fünf Uhr wird der Sportplatz geräumt. Ein Offizier revidiert mit zwei Sergeanten den Platz, findet nichts, schließt die Tür des Sportplatzes ab, zieht die Posten ein und begibt sich ins Lager. Wir alle müssen daran denken, daß die beiden Ausbrecher, wenn sie sich in diesem Augenblick erhoben haben, volle zwanzig Minuten unter dem Sand gelegen haben, was allerhand Selbstbeherrschung erfordert haben muß.

Nun haben wir die Aufgabe, das Verschwinden der zwei zu verheimlichen. Die Sechsuhrzählung steht bevor. Der Kasinoraum besteht aus zwei Hälften, die durch eine Bretterwand getrennt sind, einem größeren und einem kleineren Saal, in denen wir tischweise gezählt werden. Die zwei Ausbrecher haben ihren Platz im kleinen Saal, ganz listig haben sie in die Holzwand eine Klappe eingebaut, durch die bei der Zählung zwei Offiziere vom großen Saal in den kleineren durchklettern können, genau in dem Moment, wo der zählende Sergeant oder Offizier dem Tisch, der direkt neben der Klappe steht, den Rücken zudreht. Kommt dann der Zähloffizier in den kleinen Saal, so sind die zwei Tischplätze der Ausbrecher gerade rechtzeitig besetzt. So haben es sich die beiden vorher ausgedacht, und tatsächlich funktioniert es wie am Schnürchen.

Zwischen zehn und elf Uhr abends werden wir in den Betten gezählt. Um zehn Uhr dreißig müssen wir in den Betten liegen. Wir dürfen aber auch schon früher in die Falle steigen, und manche tun das mit Begeisterung, aus Langweile. So fällt es der Ronde nicht weiter auf, daß in den Betten der beiden Ausbrecher zwei Gestalten mit

hochgezogenen Bettdecken liegen, von denen nur die Hinterköpfe zu sehen sind und die fest zu schlafen scheinen. Mit größtem Geschick hatten die beiden nämlich zwei Strohpuppen angefertigt mit Haaren, die sie sich vom Lagerfriseur besorgt hatten. Diese Strohpuppen liegen nun in den beiden leeren Betten, und Stühle mit Unterwäsche und Gefangenenanzügen stehen davor. So täuschend sind diese Attrappen hergerichtet, daß auch andere außer den englischen Rondeoffizieren genasführt werden. Auch diese Klippe wird also glücklich umschifft.

Die härteste Nuß gibt es jedoch bei der Morgenzählung zu knacken. Da müssen wir im großen Eßsaal barackenweise in Reih und Glied antreten. Jede der zwölf Barackenbesatzungen bildet ein Glied; wenn alle Mann des Gliedes namentlich aufgerufen sind, heißt es rechts um und hinausmarschieren, erst wenn die vorhergehende Baracke rausmarschiert ist, wird die nächste Baracke aufgerufen. Das Kasino wird während der Zählung außen von zwei Posten bewacht. Es ist also theoretisch von den Engländern alles so gründlich für diese Hauptkontrolle durchdacht, daß eigentlich jedes Schummeln ausgeschlossen erscheint, zumal jeder einzelne bei Namen aufgerufen wird und den Engländern auch bekannt ist. Trotzdem gelingt es jedesmal zweien von den Offizieren, die bereits gezählt sind, sich in den kleinen Eßsaal zu schmuggeln. Von dort schleichen sie sich durch die bewußte Klappe in den großen Eßsaal und gliedern sich unauffällig von hinten in die Reihen, auf die Plätze der Ausbrecher ein. Es ist fast unglaublich,

wie uns alles gelingt. Die Engländer bleiben völlig ahnungslos. Alle beneiden wir die Ausbrecher bereits glühend.

Vier Tage lang gelingt es uns so, die Flucht zu verheimlichen. Am vierten Tage wird um elf Uhr vormittags, zu ganz unvermuteter Zeit, Zählung aller Offiziere auf dem Sportplatz befohlen. Wir ahnen schon schwere Panne, und tatsächlich wird uns dann bestätigt, daß die Flucht der beiden entdeckt ist.

Wie war das geschehen? Die Lagerverwaltung hatte von der Küste, ich glaube aus Hull, eine telegrafische Anfrage bekommen, ob wohl die Behauptung zweier Männer, die im Hafen aufgegriffen wurden, stimmen könne, sie wären aus dem Gefangenenlager von Colsterdale North entwichen. Die Lagerverwaltung antwortete darauf, das könne nicht stimmen, die letzte Zählung der gefangenen Offiziere habe ergeben, daß alle zur Stelle seien. Nach der Absendung des Telegramms ist aber die Sache dem englischen Lagerkommandanten offenbar doch nicht ganz sauber vorgekommen. Deshalb befahl er sofortige Zählung auf dem Sportplatz.

Einen Tag später wurden die beiden von ihrem Ausflug ins Lager zurückgebracht. Sie erhielten zwar für eine ganze Anzahl von Wochen dicken Arrest, waren aber von ihrer Unternehmung mächtig erfrischt. Die Engländer hatten viel Sinn für den Sport, der in der Sache lag, und versuchten immer wieder, Kapitänleutnant Morath zu bewegen, ihnen zu sagen, wie uns die Verheimlichung der Flucht gelungen sei. Aber weder Morath

noch irgendein anderer verriet etwas, nicht einmal bei der Abfahrt. Ob die Engländer je unseren Trick erfahren haben, weiß ich nicht, vielleicht erfahren sie ihn jetzt durch mich.

Die beiden Ausbrecher erzählten uns später, daß sie ohne jeden Zwischenfall bis zur Ostküste gekommen wären. Sie konnten schlecht Englisch, aber sie hatten englisches Geld, das sie sich in der Kantine hatten verschaffen können. So konnten sie sich wenigstens Lebensmittel besorgen, kampiert haben sie immer im Freien. Im Hafen von Hull machten sie sich auf die Suche nach einem Schiff, das sie nach Holland bringen sollte. Dabei müssen sich die beiden wohl reichlich unbeholfen angestellt haben, denn ein Polizist wurde auf sie aufmerksam und fragte, was mit ihnen los sei. Sie antworteten schlicht und wahrheitsgetreu, sie sähen sich nach einem Schiff um, worauf der Policeman ihre Papiere zu sehen wünschte und, als damit „Fehlanzeige" war, die beiden ebenso schlicht bat, mit ihm auf die Wache zu kommen.

Die Zeit der Grippe-Epidemie, die dann folgte und die über ganz England ging, überstanden wir Gefangenen besonders gut. Die englischen Sanitäter strengten sich aber auch mächtig an und desinfizierten täglich jedes einzelne Zimmer des Lagers gründlich mit Lysol. Es stank wahnsinnig in unseren Buden, aber es half. Wir Gefangenen blieben alle gesund, von den englischen Lagerposten starben dagegen schnell hintereinander acht Mann.

Die Nachricht vom Friedensschluß erreichte uns. Es war alles unfaßbar für uns, gar nicht wie Wirklichkeit.

Täglich erwarteten wir jetzt Befreiung von unserer Qual, aber Woche auf Woche, Monat auf Monat verging — immer weiter Stacheldraht, Stacheldraht . . . War es nun unmenschliche Bosheit, die uns noch zurückhielt, oder hatte man uns vergessen? Täglich werden wir rappeliger und schwerer zu behandeln. Immer wieder vertrösten uns die englischen Offiziere damit, daß es nun bald nach Hause gehen würde, obwohl sie selbst nicht glauben, was sie uns sagen.

Zum Überfluß eröffnen die Engländer eines Tages Morath und mir, daß man uns beide wahrscheinlich zurückhalten werde, wenn die anderen abtransportiert würden, um uns dann gleich wegen unserer Kriegstaten vor ein Kriegsgericht zu stellen. Diese Mitteilung mitten im Heimkehrfieber war wohl das Bitterste, was man uns in diesem Augenblick antun konnte. Aber als nichts weiter darüber gesagt wird, beginnen Morath und ich uns wie die anderen für den Abtransport am 19. November bereitzumachen; wir nehmen an, daß man uns nur noch etwas kitzeln will, bevor man uns aus den Fingern gibt. Aber am 16. November werden Morath und ich wieder zum Lagerkommandanten gerufen. Er meint, wir sollen uns zwar auch fertig zum Abmarsch machen, aber wir würden wahrscheinlich nicht in die Heimat, sondern zur gerichtlichen Untersuchung nach London geführt werden. Hat man ernstlich an ein Verfahren gegen uns gedacht oder will man nur Rache nehmen an den U-Boot-Leuten, die das stolze Albion beinahe doch auf die Knie gezwungen haben?

Erst am 18. November teilt man uns mit, daß auch wir nach Deutschland fahren dürfen. Wir machen in Hull drei Kreuze hinter uns, aber erst, als wir auf dem deutschen Dampfer die englische Küste aus Sicht verloren haben. Am 19. November 1919 laufen wir in Wilhelmshaven ein, dem Hafen, in dem ich vor fünf Jahren auch den Tag des Kriegsausbruchs erlebt hatte. Aber wie hatte sich inzwischen alles verändert, in welche schwere Not hatte das Schicksal unser Deutschland geführt!

Schlußwort

Schon wenige Monate nach Rückkehr in die Heimat bin ich Angestellter der großen Hamburger Schiffswerft von Blohm & Voß. Ich habe schmerzlichen Abschied genommen von dem heißgeliebten Seemannsberuf und bin glücklich, nun wenigstens doch noch Seeluft atmen zu können. Aber so, wie das Schicksal nun unser Deutschland hin und her wirft, zerrt es auch am einzelnen. So treibt es auch mich bald fort von der Wasserkante, drängt mich nach Holland und schließlich nach der Türkei. Oft sind es bittere Zeiten, die Frau und Kinder mitdurchmachen müssen. Aber alles ist zu ertragen, nur eines lastet all die Jahre zentnerschwer auf uns, die Frage: Was wird aus unserem Deutschland? Es trifft ins Innerste, wenn türkische Freunde uns fragen: „Warum macht ihr Deutschland nicht frei, so, wie wir uns freigemacht haben?" Wir antworten etwas, aber sehen zur Seite ... Wir wissen, woran unsere türkischen Freunde denken, wissen, daß das türkische Volk sich weißgeblutet hat ... aber frei und stolz geblieben ist.

Ende 1931 sind wir wieder in Deutschland. Die deutsche Luft tut unendlich wohl, aber noch wohler tut das Ahnen, das über Deutschland liegt und an Einigkeit

und Freiheit erinnert, aber wohl nur dem zum Bewußtsein kommt, der aus der Fremde wieder heimkehrt und alles mit geschärftem Blick sieht.

Im Frühjahr 1932 habe ich ausgiebige Gelegenheit, vor jungen Leuten, etwa Zwanzigjährigen aus allen Teilen Deutschlands, Erlebnisse aus dem U-Boot-Krieg vorzutragen. Es ist mir zunächst unsicher zumute, ich kenne unsere Jugend nicht. Wird es mir gelingen, den Kontakt zu finden mit diesen Jungen, denen Kriegs- und Nachkriegszeit die ganze Kindheit verdunkelt haben? Sie scheinen mir im allgemeinen schlanker, sportlicher, aber auch merkwürdigerweise ernster, kritischer, als wir es in ihrem Alter waren. Werde ich diese Generation, die notwendigerweise an die verschiedensten Wissenschaften mit einer Wucht heran muß, daß uns Vorkriegsjahrgängen ein bißchen schwummerig wird — — werde ich diese Generation zum Mitschwingen bringen können, wenn ich jetzt vom Ringen der U-Boote um Deutschlands Schicksal erzähle?

Ich erzähle, erzähle viele Stunden; ihre Gesichter, zunächst etwas verschlossen, prüfend, schließen sich auf, man fühlt ordentlich, wie sie das Erzählte erfassen, verarbeiten, miterleben, bald erhalte ich Zwischenfragen, erst nur einzelne und dann immer mehr. Ich merke, wie allmählich eine Brücke geschlagen wird zwischen meinen Hörern und mir, fühle, daß die inneren Beziehungen zwischen uns immer stärker werden, je mehr ich davon erzähle, wie unsere U-Boot-Leute um das höchste Gut gekämpft haben, wie sie sich eingesetzt haben, wenn der

Kampf auch noch so fraglich, ja hoffnungslos erschien, wie aber der unerschütterliche Glaube an Deutschland ihnen die Kraft gab, durchzuhalten und den letzten Tropfen Blut zu opfern fürs Vaterland.

Ein zwangloser Bierabend bildete den Abschluß meiner Vorträge. An diesem Abend habe ich Einblick gewonnen in die Seele dieser jungen Menschen, habe begriffen, daß unsere mannbare Jugend trotz trüber Zeiten eine Begeisterungsfähigkeit für unsere höchsten Ideale und eine Freude an mannhafter Tat mitbringt, die der unserer Vorkriegsgeneration in nichts nachsteht. Ich weiß, daß dieser Geist, der unter meinen damaligen Hörern herrschte, nicht auf diesen kleinen Kreis beschränkt ist; ich fühle, daß es der Geist unserer deutschen Jugend überhaupt ist. Und das ist die Hoffnung, die ich an diesem Abend mitnahm: Es mag in unserem Deutschland noch so manches ungeklärt sein und manche schwere Stunde uns noch bevorstehen, das eine ist klar: in dieser Jugend steckt schon das Zeug, um Deutschland der Freiheit und glücklicheren Zeiten entgegenzuführen.

* * *

September 1932.

Beachten Sie bitte
die folgenden Seiten

KORVETTENKAPITÄN KRAUS
KONTERADMIRAL DÖNITZ

Die Kreuzerfahrten der „Goeben" und „Breslau"

Der Leser sitzt voll verhaltener Spannung gleichsam mit dem Erzähler zusammen im Mars, um nach der Meute der Verfolger Ausguck zu halten, denen die beiden isolierten deutschen Schiffe im Mittelmeer allein gegenüberstanden. Geschickten Täuschungsmanövern und der entschlossenen Ausnutzung ihrer Geschwindigkeit ist es zu danken gewesen, daß die Kreuzer in die schützende Meerenge der Dardanellen entkamen. Frankfurter Zeitung

Gesamtauflage 221. Tausend

*

MAX VALENTINER

U 38, Wikingerfahrten eines deutschen U-Bootes

Schon auf den ersten Seiten wird man gepackt, immer mehr gefesselt, und schließlich liest man das Ganze in einem Zuge bis zu Ende ... Diese Einfachheit in Sprache und Darstellung verraten den Mann der großen Leistung ... Nicht nur die Frontgeneration, sondern auch die heranwachsende Jugend sollte sich dieses Buch nicht entgehen lassen.
Deutsche Allgemeine Zeitung

267. Tausend
Jeder Band mit vielen Bildern
Kartoniert 2 M, Ganzleinen 2 Mark 85

Im Deutschen Verlag · Berlin

KONTERADMIRAL VON KÜHLWETTER

Skagerrak!

Der Ruhmestag der deutschen Flotte

Das umfassende, volkstümliche Werk vom Skagerrak, das erschütternd wirkt in seiner eisernen Darstellung und Wirklichkeit. Bild und Wort ergänzen sich und lehren uns unserer Helden vom Skagerrak und der deutschen Zukunft zur See gedenken.
Ostpreußische Zeitung, Königsberg

337. Tausend

*

KAPITÄNLEUTNANT a. D.
ERICH KILLINGER

Flucht um die Erde

Abenteuer des Ostsee-Fliegers im Weltkrieg

Das wird jeder Junge zwischen Sechzehn und Siebzig mit Spannung lesen. Keine erfundene Sensation reicht an die, die das Leben selbst bereitet, und hier steht im Mittelpunkt noch dazu ein tapferer deutscher Mann, an dessen Beispiel sich die Jungen erheben können. Rheinisch-Westfäl. Zeitung, Essen

Beispiellos diese Flucht, diese Kaltblütigkeit einer Welt von Feinden gegenüber. Ein herrliches Abenteuerbuch eines Marinefliegers, das vom Anfang bis zum Ende fesselt. Wilhelmshavener Kurier

Gesamtauflage 394. Tausend
Jeder Band mit vielen Bildern
Kartoniert 2 Mark, Ganzleinen 2 Mark 85

Im Deutschen Verlag · Berlin

Gedruckt im Deutschen Verlag, Berlin

